Charles King

Historia

MAREA NEAGRĂ

O ISTORIE

POLIROM

Colecţia *Historia* este coordonată de Mihai-Răzvan Ungureanu.

Charles King, *The Black Sea: A History, First Edition*

© Charles King 2004

The Black Sea: A History, First Edition was originally published in English in 2004. This translation is published by arrangement with Oxford University Press. Editura Polirom is solely responsible for this translation from the original work and Oxford University Press shall have no liability for any errors, omissions or inaccuracies or ambiguities in such translation or for any losses caused by reliance thereon.

Marea Neagră. O istorie, Ediţia întâi a fost publicată iniţial în engleză în 2004. Această traducere este publicată cu acordul Oxford University Press. Editura Polirom este singura responsabilă pentru această traducere a textului original şi Oxford University Press nu îşi asumă răspunderea pentru eventualele erori, omisiuni, inexactităţi sau ambiguităţi din această traducere şi nici pentru eventualele pierderi cauzate de folosirea acesteia.

© 2015 by Editura POLIROM, pentru ediţia în limba română

Această carte este protejată prin copyright. Reproducerea integrală sau parţială, multiplicarea prin orice mijloace şi sub orice formă, cum ar fi xeroxarea, scanarea, transpunerea în format electronic sau audio, punerea la dispoziţia publică, inclusiv prin internet sau prin reţele de calculatoare, stocarea permanentă sau temporară pe dispozitive sau sisteme cu posibilitatea recuperării informaţiilor, cu scop comercial sau gratuit, precum şi alte fapte similare săvârşite fără permisiunea scrisă a deţinătorului copyrightului reprezintă o încălcare a legislaţiei cu privire la protecţia proprietăţii intelectuale şi se pedepsesc penal şi/sau civil în conformitate cu legile în vigoare.

Pe copertă: Diogo Homem (1521-1576), hartă a Mării Negre (cca 1559)

www.polirom.ro

Editura POLIROM
Iaşi, B-dul Carol I nr. 4; P.O. BOX 266, 700506
Bucureşti, Splaiul Unirii nr. 6, bl. B3A,
sc. 1, et. 1, sector 4, 040031, O.P. 53

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României:

KING, CHARLES

Marea Neagră: o istorie / Charles King; trad. de Dorian Branea şi Cristina Chevereşan. –
Iaşi: Polirom, 2015
Bibliogr.
Index

ISBN print: 978-973-46-5524-3
ISBN ePub: 978-973-46-5580-9
ISBN PDF: 978-973-46-5581-6

I. Branea, Dorian (trad.)
II. Chevereşan, Cristina (trad.)

94(262.5)

Printed in ROMANIA

Charles King

MAREA NEAGRĂ
O ISTORIE

Traducere de
Dorian Branea şi Cristina Chevereşan

POLIROM
2015

CHARLES KING este profesor de relaţii internaţionale la Georgetown University. Susţine conferinţe centrate în mare parte pe relaţiile internaţionale, violenţa socială şi politicile etnice, colaborând, printre altele, cu CNN, National Public Radio, BBC, History Channel şi MTV. A publicat articole în *The New York Times*, *The Washington Post*, *The New Republic*, *Foreign Affairs*, *The Daily Beast* şi *The Times Literary Supplement*. De acelaşi autor: *Nations Abroad: Diaspora Politics and International Relations in the Former Soviet Union* (1998; în colaborare); *Post-Soviet Moldova: A Borderland in Transition* (1998); *Moldovenii. România, Rusia şi politica culturală* (1999); *The Ghost of Freedom: A History of the Caucasus* (2008); *Odessa: Genius and Death in a City of Dreams* (2011; premiat cu National Jewish Book Award); *Midnight at the Pera Palace: The Birth of Modern Istanbul* (2014).

Pentru Lori

Cuprins

Mulţumiri 9
Despre denumiri 11
Lista hărţilor 14

Capitolul 1. O arheologie a mării 21
Oameni şi ape 21
Regiune, frontieră, naţiune 25
Începuturile 30
Geografie şi geologie 34
Note 38

Capitolul 2. Pontus Euxinus, 700 î.Hr. – 500 d.Hr. 43
La capătul lumii 44
„Broaşte în jurul unei bălţi" 47
„O comunitate a raselor" 51
Cum a salvat un scit civilizaţia 55
Călătoria lui „Argo" 58
„Mai barbari decât noi" 61
Pontul şi Roma 63
Dacia Traiana 68
Expediţia lui Flavius Arrianus 71
Profetul de la Abonoteichus 73
Note 76

Capitolul 3. Mare Maggiore, 500-1500 83
„Naţiunile scite sunt una" 85
„Focul mării" 89
Khazarii, rosii, bulgarii şi turcii 91
Afaceri în Gazaria 100
Pax Mongolica 106
Corabia din Caffa 110
Imperiul Comnenilor 112
Turchia 117

Un sol din Est 120
Note 123

Capitolul 4. Kara Deniz, 1500-1700 129
„Izvorul tuturor mărilor" 131
„La Constantinopol, la vânzare!" 134
Domni, hani şi derebei 137
Desenul unui marinar 143
O flotă de pescăruşi 147
Note 152

Capitolul 5. Ciornoe More, 1700-1860 157
Marea şi stepa 159
O flotilă pe Azov 161
Cleopatra coboară spre sud 165
Fuga kalmâcilor 168
Un anotimp în Herson 172
Contraamiralul Djons 176
Noua Rusie 180
Febră, friguri, lazarete 186
Un consul în Trabzon 190
Crimeea 196
Note 200

Capitolul 6. Marea Neagră, 1860-1990 207
Imperii, state şi tratate 210
Abur, grâu, trenuri şi petrol 213
„O jalnică armată de scribi" 218
Probleme pe linia spre Köstence 223
Depopularea 225
„Despărţirea apelor" 234
Cunoaşterea mării 238
Prometeismul 243
Dezvoltare şi declin 246
Note 252

Capitolul 7. Cu faţa spre mare 259
Note 267

Sursele mottourilor 269
Bibliografie şi lecturi suplimentare 271
Index 281

Mulţumiri

Istoricul armean Agathangelos asemuia scrisul unei călătorii pe mare : atât scriitorii, cât şi navigatorii se pun în pericol de bunăvoie şi revin acasă dornici să povestească despre cele întâlnite în cale. Acum înţeleg ce voia să spună.

Nu o dată am călcat strâmb pe parcursul acestui proiect. M-am năpustit în rămăşiţele devastate ale unei moschei din Nagorno-Karabah, observând abia după aceea manşonul de protecţie al unei grenade şi întrebându-mă dacă în jur ar mai putea fi şi alte proiectile neexplodate. În istoria Mării Negre am plonjat cu egală detaşare, ştiind mult despre unele lucruri, mai puţin despre multe lucruri şi nimic despre cea mai mare parte. Întregul voiaj mi-a slujit drept învăţătură – care e, de fapt, chiar scopul scrisului – şi le sunt profund îndatorat tuturor celor care m-au ajutat pe parcurs.

Dominic Byatt, editorul meu de la Oxford University Press, a fost entuziasmat de proiect încă de când acesta se afla în stadiul de idee şi, împreună cu Claire Croft, a avut grijă să fie dus la bun sfârşit. Susan Ferber de la filiala din New York a editurii m-a ajutat cu sfaturi înţelepte într-un moment crucial. Hakan şi Ayşe Gül Altınay mi-au oferit un splendid refugiu în camera din spate a apartamentului lor de pe malul Bosforului, unde am schiţat prima oară planul cărţii.

Cea mai mare parte a textului a fost documentată şi scrisă sub statuia lui Herodot din principala sală de lectură a Bibliotecii Congresului (nu mai există niciunde un asemenea loc!) şi sunt foarte recunoscător personalului profesionist al bibliotecii, inclusiv celor ce lucrează la Secţia de stampe şi fotografii, Sala de lectură pentru cărţi rare şi colecţii speciale, Sala de lectură pentru geografie şi hărţi, Sala de lectură pentru Africa şi Orientul Mijlociu, Sala de lectură pentru Europa, în special lui Grant Harris. Angajaţii arhivelor Institutului Hoover, mai ales directorul, Elena S. Danielson, au fost cu toţii minunaţi. Bibliotecarii şi arhivarii de la Universitatea Georgetown, Biblioteca Britanică, Biroul Documentelor Publice din Londra, Biblioteca Academiei Române din Bucureşti, Arhivele Istorice Centrale din Bucureşti şi Institutul Piłsudski al Americii din New York mi-au acordat cu generozitate din timpul lor. Chris Robinson a desenat hărţile.

Am profitat de câteva seminarii şi conferinţe pentru a prezenta părţi din această carte, mulţumiri speciale datorându-le lui Nicholas Breyfogle, Abby Schrader şi Willard Sunderland, care mi-au permis să asist la o întâlnire a istoricilor ruşi la Ohio State University, în septembrie 2001. Programul de burse Fulbright şi Universitatea Georgetown au făcut posibile, în 1998 şi 2000, câteva lungi călătorii prin Balcani, Ucraina, Turcia şi sudul Caucazului. Pentru drumurile mele de atunci şi de după aceea datorez

mult şi Fundaţiei Raţiu, prin intermediul donaţiei oferite Universităţii Georgetown. Tony Greenwood, precum şi Lawrence şi Amy Tal m-au găzduit şi mi-au ţinut o plăcută companie în timpul călătoriilor mele către şi dinspre mare.

Am beneficiat din plin de cunoştinţele multor colegi de profesie şi prieteni, care mi-au răspuns la întrebările cele mai naive sau mi-au citit părţi ale manuscrisului, nici unul dintre ei nefiind răspunzător pentru că nu i-am ascultat sfaturile. Printre ei se înscriu Alexandru Bologa, Anthony Bryer, Ian Colvin, Owen Doonan, Marc Morjé Howard, Christopher Joyner, Edward Keenan, Lori Khatchadourian, John McNeill, Willard Sunderland şi patru recenzenţi anonimi de la Oxford University Press. Nu sunt expert în majoritatea domeniilor pe care le abordează cartea mea, fiindu-le profund recunoscător celor care sunt cu adevărat. Munca lor scrupuloasă este consemnată în note şi bibliografie.

Adresez mulţumiri speciale înspăimântător de talentaţilor mei asistenţi de cercetare, Felicia Roşu şi Adam Tolnay, cu urarea de a-şi termina doctoratele şi a-şi găsi locurile de muncă pe care le merită. O altă absolventă de la Georgetown, Mirjana Morosini-Dominick, m-a ajutat la o traducere importantă.

Despre denumiri

În jurul Mării Negre, greşelile de ortografie pot cauza evenimente politice, drept care se cer câteva precizări lingvistice.

Capitolele acestei cărţi poartă unele dintre numele sub care a fost cunoscută marea. Cea dintâi denumire greacă, *Pontos Axeinos* (marea cea întunecată sau sumbră), se poate să fi împrumutat un termen iranian chiar mai vechi. Deopotrivă, se poate să fi reflectat percepţia marinarilor despre navigaţia pe furtună, precum şi simplul fapt că, datorită adâncimii, apa însăşi pare mai întunecată decât cea din mai puţin afunda Mediterană. Nu se ştie sigur cum s-a transformat acest nume în *Pontus Euxinus* (marea cea primitoare), folosit de scriitorii greci şi latini de mai târziu. Ironia poate să fi fost intenţionată sau doar o expresie a dorinţei.

Cea mai cunoscută denumire în sursele bizantine era, simplu, *Pontos* (marea), termen pătruns în textele arabe drept *bahr Buntus*, ce dă bizar redundantul Marea Marea. În Evul Mediu circulau multe alte nume atribuite mării, mai ales în scrierile arabe şi otomane, acestea fiind adeseori asociate cu oraşe deosebit de importante, de unde şi Marea Trabzonului sau Marea Constantinopolului. Denumirea de Marea cea Mare cunoaşte în perioada medievală forme diferite, printre care italienele *Mare Maius* şi *Mare Maggiore*. Alte denumiri provin de la grupurile ce se întâmpla să domine ţărmurile la un moment dat sau de la orice grup pe care un autor sau altul dorea ca cititorii să-l considere dominant. Astfel apar Marea Sciţilor, Marea Sarmaţilor, Marea Khazarilor, Rosilor, Bulgarilor, Georgienilor etc. În sursele arabe, Marea Mediterană este pomenită, contrastant, ca Marea Romanilor (adică a bizantinilor).

Prin comparaţie, *Marea Neagră* este un termen relativ nou, cel puţin în ce priveşte acceptarea sa generală. El există în sursele otomane timpurii sub diverse forme şi se poate să fi fost folosit colocvial încă de la începuturile istoriei otomane. Este utilizat într-o limbă vest-europeană pentru prima oară la sfârşitul secolului al XIV-lea, intrând însă în larga circulaţie abia trei secole mai târziu. Înaintea acestui moment, denumirile europene erau în principal adaptări ale celor din epoca clasică, precum *Pontus* şi *Euxine*, care aveau în engleză conotaţii poetice străine de cele ale mai prozaicului *Marea Neagră*. Furios, Othello al lui Shakespeare spune: „Aşa cum Marea Neagră, Iago,/ nu face calea-ntoarsă, ci-şi îndreaptă/ gerosu-i val, năvalnicu-i puhoi/ mereu spre Helespont şi Propontida,/ La fel şi gândul meu setos de sânge,/ cu pas cumplit, nu va privi-napoi".

Dar de ce „neagră"? Nimeni nu ştie cu adevărat, însă s-au făcut cel puţin trei speculaţii majore. Una dintre ele este cea potrivit căreia e vorba doar despre o revenire la termenii anteriori din iraniană şi greacă, păstraţi printre locuitorii litoralului Mării

Negre mult timp după ce scriitorii din Grecia continentală şi Roma începuseră să folosească mai atrăgătorul *Euxinus*. Numele mai vechi se poate să fi fost purtat spre vest în timpul migraţiilor turce din Anatolia, devenind în cele din urmă otomanul *Kara Deniz* (marea neagră sau întunecată). O a doua părere este cea conform căreia *kara*, cu conotaţia „măreaţă" sau „teribilă", este un termen preluat de otomani, reprezentând denumirea comună a Mării celei Mari utilizată de europenii medievali, în special de italieni, atât de navigatori, cât şi de cartografi. O a treia explicaţie trimite la geografia marcată de codurile coloristice folosite de popoarele stepei eurasiatice. În respectiva schemă, originară din China, punctele cardinale sunt asociate cu anumite culori: negru pentru nord, alb pentru vest, roşu pentru sud şi, uneori, albastru pentru est. Deşi modul de funcţionare a sistemului depinde în mod evident de punctul de referinţă, desemnarea de către otomani a mării de la nord drept „neagră" se poate datora acestei tradiţii eurasiatice, fie ca un ecou al propriului trecut de nomazi al otomanilor, fie ca o simplă convenţie adoptată mai târziu de geografii otomani de la mongoli. În limba otomană, ca şi în turca modernă, Mediterana este cunoscută, prin contrast, drept Marea Albă (*Ak Deniz*).

Obişnuindu-se cu marea în secolele al XVII-lea şi al XVIII-lea, ruşii şi vest-europenii trebuie să fi tradus în propriile limbi termenul folosit pe atunci de cea mai mare putere din regiune. Împrumutul s-a transmis probabil şi altor limbi din zonă, al căror proces de modernizare şi standardizare se desfăşura cam în acelaşi timp. Rezultatul acestei istorii încurcate este acela că astăzi numeroasele nume ale mării sunt, de fapt, similare în traducere. *Karadeniz* în turcă, *Maure Thalassa* în greaca modernă, *Cerno More* în bulgară, *Marea Neagră* în română, *Ciorne More* în ucraineană, *Ciornoe More* în rusă, *shavi zghva* în georgiană, toate înseamnă, la propriu, „marea neagră".

În ce priveşte denumirile locurilor, am optat în general pentru forma potrivită unei anume epoci istorice. Astfel, *Trapezus* din Antichitate devine *Trebizond* în Evul Mediu şi *Trabzon* în prezent. Acolo unde există mai mult decât un nume în aceeaşi perioadă, apelez la cel mai cunoscut. Denumirile greceşti, spre exemplu, apar de obicei sub forma latinizată. Folosesc *Constantinopol* înainte de 1453 şi *Istanbul* după aceea, deşi vechiul nume s-a păstrat sub varii forme chiar şi în epoca otomană. Termenii englezeşti mai vechi, precum „Sebastopol" sau „Batoum", au fost înlocuiţi cu formele moderne, exceptând cazurile în care apar în citate directe*. Aceeaşi regulă se aplică şi denumirilor grupurilor culturale („tartari", de exemplu). Prin *greci* îi desemnez adesea pe vorbitorii unui dialect grec, chiar dacă aceştia se considerau prea puţin greci în sensul modern, naţional, al cuvântului. Am grijă să folosesc cuvântul *otoman* pentru a indica asocierea cu Imperiul Otoman; el nu este totuna cu *turc*, care, până în secolul XX, nu poate fi aplicat fără probleme unui popor la care azi ne-am referi considerându-l „vorbitor de limbă turcă". Am păstrat demodatul *turcomani* (în loc de *turkmeni*), pentru a-i distinge pe aceştia de poporul şi cultura actualului Turkmenistan, din Asia Centrală.

---

* Ori de câte ori a fost cazul, traducătorii au optat pentru grafia românească actuală a numelor proprii (n.tr.).

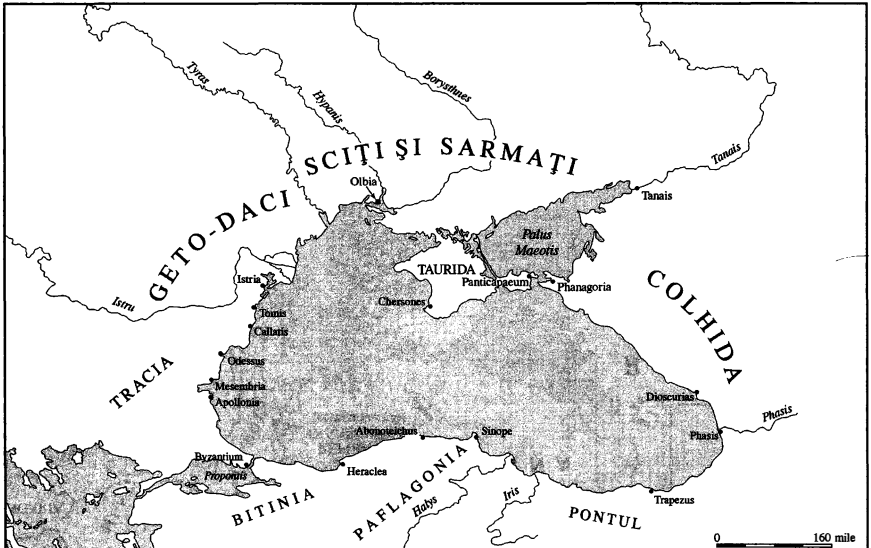
Cuvintele din limbile care nu folosesc alfabetul latin sunt transcrise conform unei versiuni simplificate a sistemului folosit de Biblioteca Congresului, fără a utiliza semnul moale în majoritatea cuvintelor ruse, de exemplu. Am păstrat semnele diacritice în cazul limbilor care le utilizează în grafia latină.

Cu unele excepţii semnalate corespunzător, sursele antice prezente în note sunt trimiteri la traduceri din seria „Biblioteca Clasică Loeb", publicată la Harvard University Press. Referinţele la texte antice şi bizantine indică de obicei secţiuni, nu pagini anume.

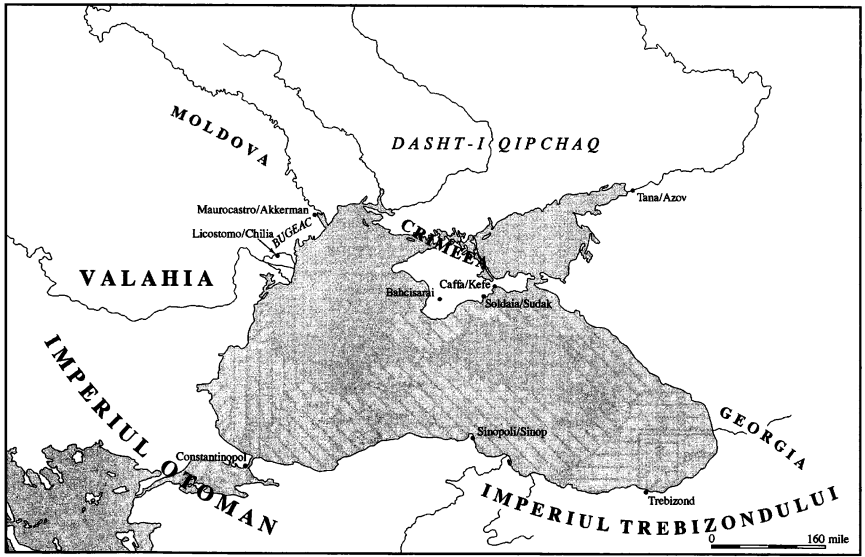
Lista hărţilor

Harta 1. Marea Neagră în zilele noastre..... 15
Harta 2. Marea Neagră în Antichitatea târzie 16
Harta 3. Marea Neagră în Evul Mediu 17
Harta 4. Marea Neagră în secolele al XVIII-lea şi al XIX-lea 18

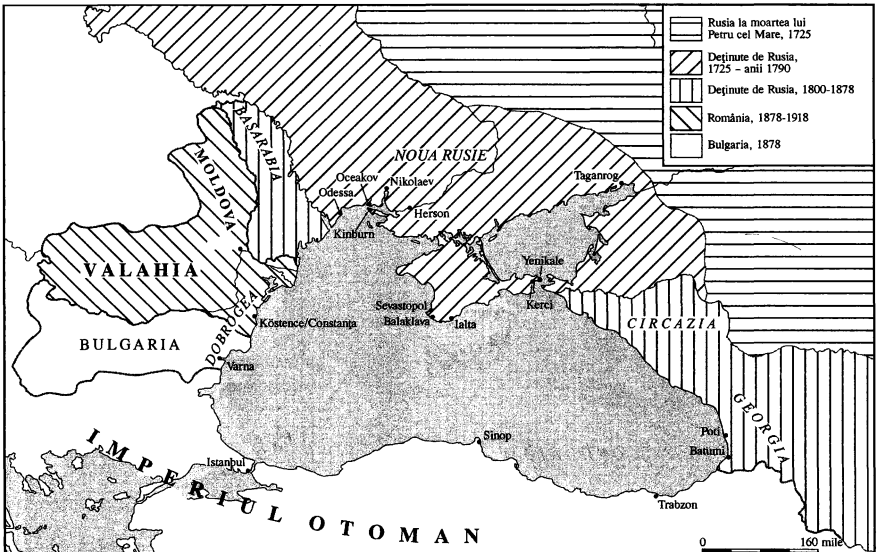
Harta 1. *Marea Neagră în zilele noastre*



Harta 2. *Marea Neagră în Antichitatea târzie*



Harta 3. *Marea Neagră în Evul Mediu*



Harta 4. *Marea Neagră în secolele al XVIII-lea și al XIX-lea*

„Orice aţi şti de la antici, trebuie să vă spun că Marea Neagră n-are nimic negru, în afară de nume."

Joseph Pitton de Tournefort, botanist
aflat în slujba regelui Ludovic al XIV-lea (1718)

„Între toate mările ce pe călători îi lasă cu leşin
Nu-i alta mai năbădăioasă ca Pontul Euxin."

Byron

„Cazmaua arheologului
scormoneşte în locuri
de mult părăsite

scoţând din adâncuri
urme ale unor vieţi pe care nimeni azi
n-ar mai visa să le trăiască..."

W.H. Auden

Capitolul 1

O arheologie a mării

Oameni şi ape

Istoria şi ştiinţele sociale par să sufere de rău de mare. Existenţa istorică şi socială, ni se spune, are nevoie de un teren mai ferm. Ce se întâmplă pe apă – în timpul unei călătorii pe mare sau pe cursul unui râu, să zicem – reprezintă doar preludiul unei acţiuni care se va desfăşura pe uscat. Numai că oceanele, mările şi râurile au propria lor istorie, şi nu doar ca frontiere sau căi de acces, ci şi ca personaje principale ale unei istorii a interacţiunii umane şi a schimburilor comerciale. După cum scria Mark Twain despre Mississippi, apele pot face obiectul unei istorii fizice – a sedimentelor, curenţilor, inundaţiilor –, dar şi al unei „istorii istorice", în care epocile sumbre alternează cu perioade senine, iar diferitele personaje ce populează ţărmurile intră şi ies din scenă[1]. O schimbare de perspectivă dinspre uscat spre apă poate fi sursa unor descoperiri inedite. Ea ne-ar obliga să privim cu circumspecţie categoriile facile de genul „regiune" şi „naţiune" şi să examinăm critic postura privilegiată a acestora în modul în care gândim lumea. Ar precipita o reexaminare a înseşi noţiunii de loc, a schimbărilor care i-au afectat sensul, şi ne-ar face să înţelegem că liniile intelectuale cu care trasăm conturul popoarelor şi civilizaţiilor sunt mult mai capricioase decât ne-am fi imaginat.

Această carte vorbeşte despre mare şi despre rolul ei în istoria, cultura şi politica oamenilor şi statelor de pe ţărmurile sale. Pentru anumite părţi ale globului, ideea potrivit căreia întinderile de apă sunt elementul definitoriu al istoriei umane nu iscă nici un fel de controverse, fiind o aserţiune de-a dreptul banală. Nimic mai firesc decât a vorbi despre „Mediterana" ca despre un loc plin de semnificaţii. În chip de adjectiv – ca în bucătărie mediteraneană, vacanţă mediteraneană –, cuvântul trezeşte imagini dintre cele mai vii, cu stânci prăvălite peste golfuri de azur, cu livezi de măslini, viţă-de-vie şi turme de capre. Ca subiect de cercetare, ea face obiectul unor numeroase studii ştiinţifice, dintre care cel mai celebru rămâne portretul lumii mediteraneene la începutul erei moderne realizat de Fernand Braudel[2]. Şi alte ape, mai mari sau mai mici, au

un loc distinct în imaginarul nostru. E de ajuns să rosteşti Pacificul de Sud sau Chesapeake Bay, Amazon sau Mississippi şi o mulţime de imagini încep să-ţi treacă prin minte, unele culese de prin broşurile turistice, altele inspirate de experienţa concretă a oamenilor locului. În cazul lor şi al altor ape, cunoaştem deja, graţie cercetărilor ştiinţifice, cum arată sistemul economic, stilul de viaţă şi relaţiile politice din regiune, adică toate acele elemente care au făcut ca distanţa dintre ţărmuri, oricât de mare, să se micşoreze[3].

În cazul Mării Negre, imaginile şi asociaţiile se trezesc mai greu. Ea le rămâne aproape necunoscută celor ce nu trăiesc în jurul ei. Puţini sunt cei care ar şti să îi spună istoria, de la început – adică, probabil, acum şapte sau opt milenii – până la revoluţiile politice şi criza ecologică ce îi marchează existenţa contemporană. Imperiile Bizantin, Otoman şi Ţarist au plasat-o în centrul gândirii lor strategice, dar istoria celor trei mari puteri se scrie fără ca mării să i se acorde prea multă importanţă. Aşezată fiind la intersecţia mai multor specializări academice, nu a devenit centrală în nici una dintre ele. În special în Statele Unite, Războiul Rece a produs o serie de prejudecăţi geografice care s-au dovedit neobişnuit de rezistente. Vechile delimitări mai persistă încă şi astăzi în cercetările privind politica internă sau relaţiile internaţionale şi chiar în istoria sau cultura popoarelor din zonă, iar interdisciplinaritatea este doar un fapt accidental.

Din această cauză, istoriografia şi ştiinţele sociale au preferat în mod tradiţional să fragmenteze litoralul, analizând regiunile de coastă prin prisma diferitelor state sub controlul cărora se aflau. Ca atare, istoria Balcanilor apare fie ca un apendice la istoria Europei Centrale, fie ca un mozaic de istorii etno-naţionale distincte. Teritoriile din sudul Ucrainei sau Rusiei sunt tratate separat de istoria balcanică, fie ca o parte a istoriei imperiale ruseşti, fie, potrivit istoricilor ucraineni, ca povestea tragică a unei mereu amânate eliberări naţionale. Lucrurile stau la fel în ceea ce priveşte Caucazul, fie el nordic sau sudic. Otomanii lâncezesc în culise, ieşind din când în când la lumină, însă, odată cu formarea Turciei moderne, turcii dispar aproape cu totul din Europa, devenind în schimb un capitol al disciplinelor care tratează Orientul Mijlociu. Filozofia diferitelor burse de cercetare oferite de instituţii publice sau private întăreşte aceste decupaje, indiferent că e vorba de ştiinţele sociale sau de cele umaniste. În Statele Unite, cercetarea „Europei Răsăritene" este finanţată printr-o linie bugetară, iar cea dedicată „fostei Uniuni Sovietice" sau „noilor state independente", cum li se mai spune, printr-o alta. Studiul Orientului, inclusiv al Turciei, ţine, la rândul său, de altă sursă bugetară.

Dar această hartă mentală are o origine recentă. Nu cu mult timp în urmă, ideea Mării Negre ca unitate geopolitică distinctă ar fi fost monedă curentă nu

numai pentru populaţiile şi liderii politici din zonă, ci şi pentru diplomaţii, strategii şi scriitorii occidentali pentru care marea şi problemele ei se găsesc în centrul existenţei lor profesionale. În secolul al XIX-lea, Marea Neagră se afla în inima „Chestiunii orientale", adică a acelei reţele complexe de rivalităţi întreţinute de decăderea Imperiului Otoman şi de competiţia pentru controlul în regiune declanşată de extincţia lentă a vechiului hegemon. În perioada interbelică, zona se afla la intersecţia dintre Balcanii turbulenţi, bolşevici, şi protectoratele europene din Levant. Mai târziu, ţările din zonă au fost împinse în prima linie a confruntării globale dintre capitalism şi comunism fie prin intermediul Albaniei, Iugoslaviei şi României, state disidente ale lagărului comunist, fie prin intermediul Greciei şi Turciei, ambele aflate în avangarda luptei dintre Occident şi Uniunea Sovietică. După prăbuşirea comunismului, sud-estul Europei a devenit un spaţiu politic problematic, format din state relativ sărace, o lacună destul de neliniştitoare în proiectul unei Europe unite şi prospere. Dezmembrarea unor state ca urmare a slăbirii autorităţii şi a prăbuşirii ordinii regionale, transformarea conflictelor interne în confruntări internaţionale şi competiţia pentru controlul asupra rutelor comerciale şi a rezervelor naturale constituiau, înainte de al Doilea Război Mondial, unele dintre cele mai presante probleme regionale. În prezent, ele figurează din nou pe agenda internaţională.

Această carte încearcă să reunească istoriile, culturile şi evenimentele politice aparţinând popoarelor din jurul Mării Negre şi să repună în circulaţie o hartă intelectuală mai veche a frontierei de sud-est a Europei. Cu excepţia unei scurte perioade în şi aşa scurtul secol XX, Europa de Est – cel puţin cea desemnată de varianta scrisă cu doi E mari – nu este numele sub care extremitatea sud-estică a continentului era cunoscută de majoritatea oamenilor. Teritoriul ce se întinde de la Marea Baltică la Marea Neagră a avut pentru o vreme o ideologie comună, structuri politice similare şi, în general, obiective de politică externă congruente. Cu cât ne îndepărtăm însă de anul 1989, cu atât mai puţin important din punct de vedere cosmic ne apare acel ceva numit comunism (de va fi fost doar unul singur), în special pentru ţările care au aparţinut lumii comuniste numai timp de o generaţie sau pentru vecinii lor, cum ar fi Turcia şi Grecia, ale căror gusturi autoritare nu ţineau de soiul marxist. Cu alte cuvinte, istoria estului Europei nu e povestea locului numit Europa de Est[4].

În anii 1990, ideea unei Europe de Est omogene a lăsat locul unei Europe de Sud-Est eterogene, loc al eternei rivalităţi dintre diverse religii şi culturi ostile şi spaţiu de tranziţie între Europa reală şi altceva. Titlurile de ziare păreau să confirme legitimitatea noului concept: sfârşitul sângeros al Iugoslaviei; războaiele pentru succesiunea Uniunii Sovietice, o suită de conflicte restrânse, dar dure în Moldova, Georgia, Azerbaidjan etc.; lunga confruntare a Turciei

cu gherilele kurde. Părea că forţa credinţelor colective sau loialitatea faţă de familie şi trib ţineau mereu regiunea pe picior de război. După cum scria eminentul savant şi diplomat american George Kennan, violenţa izbucnită în anii 1990 poate fi cel mai bine explicată prin „profundele trăsături de caracter moştenite... din negurile unui trecut tribal", cărora oamenii le-au căzut victime[5].

De fapt, e aproape imposibil de susţinut că regiunea din jurul Mării Negre – pe care am putea-o numi Europa de Sud-Est extinsă sau, cu un termen ieşit din uz, Orientul Apropiat – ar fi fost mai instabilă, că sentimentul identităţii etnice ar fi fost mai accentuat şi că pământul, obiceiurile şi religia ar fi dezbinat mai mult aici în decursul istoriei decât au făcut-o în alte părţi ale Europei sau în Eurasia. Dimpotrivă, în unele perioade lucrurile au stat chiar mai bine. Dacă există un element caracteristic în istoria acestei mări, atunci el nu are nici o legătură cu violenţa şi conflictul, şi cu atât mai puţin cu interregnurile despre care se spune că definesc zonele de fractură dintre diferite „civilizaţii" incompatibile. Ar fi mai curând vorba de apariţia întârziată a ideilor care au structurat Europa secolelor al XIX-lea şi XX. Statul modern s-a constituit aici relativ recent, naţiunea definită cultural încă şi mai recent, iar statul-naţiune este o creaţie aproape contemporană, care a apărut în zonă la începutul secolului XX şi s-a răspândit abia spre sfârşitul său.

Cea mai mare parte a paginilor dinspre finalul cărţii este dedicată modului în care ideea naţională a pătruns intempestiv într-o lume de care era cu totul străină şi unde îndeletnicirea, religia sau pur şi simplu geografia – dacă locuiai pe coastă sau în interiorul continentului, dacă veneai dintr-un sat ori dintr-altul – erau în mod normal mai importante (deşi rareori precise). Ele arată cum copiii au ajuns să se definească într-un mod care bunicilor le-ar fi părut de neînţeles şi cum populaţii întregi au renunţat la identităţile amestecate din trecut pentru omogenitatea postulată de ideea naţională. Cartea mai prezintă fragmentarea progresivă, în decursul câtorva secole, a ceea ce fusese cândva un spaţiu geografic unitar, crearea, ruperea şi apoi recrearea legăturilor dintre comunităţile situate de o parte şi de alta a mării, ca ecou al diferitelor modificări ale mediului politic, economic şi strategic din Europa şi Eurasia. Ea este un experiment în ceea ce s-ar putea numi arheologie geografică, iar scopul său e să scoată la lumină reţele şi legături umane uitate, care, îngropate fiind sub straturile subţiri ale comunismului şi postcomunismului, au rămas ascunse privirii pentru o bună parte a secolului XX. În centrul cărţii se află marea.

Regiune, frontieră, naţiune

Am folosit până acum câteva noţiuni ca şi cum sensul lor ar fi de la sine înţeles. Cred că a venit timpul să spun ce înseamnă şi care e rostul lor în carte. Una este „regiunea". Ca şi cultura şi rasa, regiunea reprezintă, în general, un concept dificil de definit – un cuvânt al cărui uz analitic maschează, de obicei, o mulţime de conotaţii normative. Nici o regiune desemnată ca atare nu rezistă unui examen susţinut. Caracteristicile puse în valoare pentru a o deosebi de alte mari unităţi geografice se dovedesc până la urmă efemere. Nu limba, cultura, religia sau alte trăsături comune împărtăşite de indivizi, popoare ori state constituie fundamentul unei regiuni. Mai curând legăturile, cele profunde şi durabile, care unesc oamenii şi comunităţile disting un spaţiu de altul.

Această carte se ocupă de o regiune ale cărei dimensiuni sunt, să recunoaştem, destul de vagi. Diferite popoare, imperii, ţări îşi fac aici apariţia şi dispar în diferite momente ale istoriei, uneori împinse în prim-plan de Europa, alteori alungate de ea. Dar Marea Neagră şi ţărmurile sale ocupă întotdeauna centrul scenei. Litoralul ei se întinde din Balcani până în Caucaz, din stepele din Ucraina şi din sudul Rusiei până în Anatolia. Majoritatea ţărilor din regiune sunt în prezent membre ale Organizaţiei Cooperării Economice a Mării Negre (OCEMN), un forum internaţional creat în 1992 pentru a întări legăturile comerciale, politice şi culturale în sud-estul Europei.

Dar este zona din jurul mării într-adevăr o regiune? Răspunsul depinde de perspectiva în care ne situăm. În cel mai strict sens geografic, doar şase ţări s-ar califica pentru statutul de membru, adică Bulgaria, România, Ucraina, Rusia, Georgia şi Turcia – statele care deţin cele mai importante porturi şi îşi afirmă dreptul de proprietate asupra apelor teritoriale. În sens larg însă, regiunea s-ar întinde din Alpi până în Urali, deci în întregul bazin al mării, ce cuprinde, în totalitate sau numai parţial, cam douăzeci şi două de ţări. Ceea ce se întâmplă în amonte pe Dunăre, Nipru şi Don are un impact major asupra sănătăţii mării şi a populaţiei care trăieşte în jurul ei. Din punct de vedere istoric, anumite părţi ale mării au fost controlate de mari puteri imperiale, dar ţărmurile au rămas în stăpânirea unor şefi locali sau, mai târziu, sub autoritatea statelor moderne. Din punctul de vedere al situaţiei politice contemporane, la începutul anilor 1990, ţările riverane şi câţiva dintre vecinii lor au decis constituirea unei organizaţii regionale, OCEMN, dar aspiraţiile iniţiale au fost puse în umbră de competiţia pentru adevăratul premiu al secolului XXI – calitatea de membru al Uniunii Europene –, de care unii membri ai OCEMN sunt mult mai aproape decât ceilalţi.

Geometria regiunii nu depinde numai de cine pune întrebarea, ci şi de momentul în care este ea formulată. În epoca antică, o salbă de oraşe şi emporii greceşti lega toate punctele de pe coastă într-o reţea comercială. Vechile legături au fost bulversate de apariţia unor puteri continentale şi de expansiunea Persiei şi a Romei. Relaţiile dintre bizantini, populaţiile din nord şi regii şi prinţii creştini din Balcani şi Caucaz au întărit la început regiunea, după care au slăbit-o. Marea Neagră a fost revitalizată în Evul Mediu de spiritul antreprenorial al genovezilor şi veneţienilor, după care a ajuns în stăpânirea unui singur imperiu, ba chiar a unui singur om, sultanul otoman. Mai târziu, ascensiunea Rusiei a transformat-o, pentru mai multe secole, în zona de conflict dintre cele două puteri care controlau ţărmul nordic şi cel sudic. În schimb, mişcările naţionale din secolele al XIX-lea şi XX, favorizând statele mai mici în dauna imperiilor, au luptat să includă frânturi de apă şi litoral în proprietatea nou-createlor state naţionale.

Astăzi e dificil de argumentat că locuitorii de pe coastă şi statele de care aparţin ar fi legaţi prin ceva de genul unei „identităţi regionale" pontice. În sud-estul Europei, traiectoriile şi realităţile politice sunt extrem de variate. Există aici şi state democratice, şi state autoritare, şi reformiste, şi reacţionare, şi reale, şi imaginate. Liderii politici par mai înclinaţi să se delimiteze de ţările vecine – susţinând că sunt mai europeni, mai îndreptăţiţi să devină membri ai instituţiilor nord-atlantice sau pur şi simplu mai civilizaţi decât ceilalţi – decât să se angajeze într-o veritabilă cooperare regională. Cu toate acestea, marea a reprezentat multă vreme un spaţiu distinct, o regiune definită de raporturi care, fie conflictuale, fie de cooperare, au presupus un flux de indivizi, mărfuri şi idei. De-a lungul istoriei, comunităţile de pe ţărmuri şi de pe continent s-au lăsat influenţate între ele în mod durabil. Diferite practici religioase, structuri lingvistice, stiluri literare şi muzicale, forme folclorice şi tipuri de hrană, pentru a numi doar câteva dintre multele domenii ale vieţii sociale, sunt legate într-o încrengătură de influenţe reciproce ce sare în ochi până şi celui mai neatent vizitator – sau cel puţin celui care e în stare să privească dincolo de naraţiunile unicităţii naţionale care domină regiunea de un secol şi ceva.

O altă noţiune care trebuie explicată e cea de „frontieră". Owen Lattimore, istoricul Asiei continentale, făcea undeva distincţia între frontieră şi graniţă[6]. Graniţa reprezintă limita puterii politice, altfel spus, delimitează teritoriul geografic în care un stat sau un imperiu îşi poate exercita voinţa. Frontiera e un spaţiu ce există de o parte şi de alta a graniţei. Este o zonă locuită de comunităţi distincte, formate din indivizi care ştiu să treacă peste limitele politice ale unui stat, oameni ale căror vieţi şi mijloace de existenţă depind de capacitatea lor

de a transgresa nu numai graniţele politice, ci şi pe cele sociale dintre diferite grupuri etnice, religioase şi lingvistice. Comunităţile de frontieră – cazacii din Eurasia, populaţia de *coureurs des bois* din pădurile canadiene, muntenii din Vestul american şi nu numai – nu sunt doar simpli actori periferici ai istoriei umane, ci şi forme culturale distincte, înzestrate cu o mare putere de adaptare.

Atitudinea faţă de frontiere şi de locuitorii lor poate juca un rol central în elaborarea identităţilor imperiale şi naţionale. Istoricul american Frederick Jackson Turner a arătat că migraţia continuă spre vest a fost factorul care a dus la forjarea unei identităţi americane unice, o combinaţie de trăsături europene şi indigene formate în ambianţa severă a frontierei. „Aşa cum glaciaţiunile succesive au ca rezultat o anumită suprapunere a solurilor", scria Turner în faimosul său eseu despre istoria frontierei americane, „tot aşa fiecare frontieră lasă în urma ei anumite urme, astfel încât caracteristicile frontierei mai persistă şi după ce regiunea a fost colonizată"[7]. Fiind interesat în primul rând de impactul obstacolelor naturale asupra dezvoltării sociale, Turner a pierdut din vedere un aspect crucial. Indivizii îşi pun amprenta asupra frontierei la fel de mult – sau poate chiar mai mult – pe cât se lasă influenţaţi de ea. Aşa cum a demonstrat Lattimore, întâlnirea cu populaţiile eurasiatice vorbitoare ale unor idiomuri turce a fost hotărâtoare pentru dezvoltarea civilizaţiei şi codificarea comportamentului decent în China. De asemenea, expansiunea spre est şi colonizarea Siberiei şi Caucazului au fost evenimente fundamentale pentru crearea identităţii imperiale ruseşti, dominată de viziunea Rusiei ca putere continentală şi eurasiatică. Lucrurile stau la fel şi în cazul frontierelor acvatice, şi în cazul celor terestre.

În diferite momente ale istoriei, zona din jurul Mării Negre a acoperit ambele sensuri ale noţiunii de frontieră. A fost pe rând şi căminul unor comunităţi definite prin poziţia lor intermediară între diferite imperii şi state, şi antiteza pe care s-au construit identităţile politice ale străinilor. A privi însă marea ca pe o eternă frontieră situată la confluenţa civilizaţiilor – greacă şi barbară, creştină şi musulmană – sau poate ca parte a unei periferii a imaginaţiei – orientală, balcanică, eurasiatică – în raport cu care europenii s-au definit permanent înseamnă a proiecta în trecutul îndepărtat prejudecăţile prezentului.

Într-adevăr, la începutul erei moderne, o mare parte a regiunii era o frontieră potrivit primei accepţii a noţiunii, adică o stepă puţin populată – acele „campi deserti et inhabitati" ale primilor cartografi – care se întindea între Imperiul Otoman, Polonia şi Rusia. Mare parte a secolului al XIX-lea, când se găsea între puterile europene aflate în plină ascensiune sau declin, între ruşi şi otomani, ea a fost o frontieră în celălalt sens. Însă lunga istorie a mării şi a litoralului

nu este doar povestea unei periferii geografice şi a absorbţiei ei treptate în interiorul imperiilor şi, mai târziu, al statelor naţionale, şi nici trama apariţiei insidioase a unei regiuni înapoiate şi necivilizate. Mai curând, ea descrie progresul şi reculul unei zone periferice, permanentul balans al Mării Negre între înapoiere şi izolare, pe de o parte, şi integrarea organică în lumea mediteraneană, în Europa şi Eurasia, pe de alta. Frontierele care i-au secţionat ţărmurile şi apele au fost nenumărate – ecologice, militare, religioase, economice, chiar şi epidemiologice –, dar nicicând perene, iar contururile lor s-au suprapus rareori.

Când vechii greci au atins pentru prima dată Marea Neagră, locul se afla într-adevăr la marginea lumii cunoscute, un teritoriu locuit de animale mitice, de creaturi pe jumătate umane şi de eroi. Dar începând cu mijlocul primului mileniu înainte de Hristos, intensificarea schimburilor între coloniile greceşti nu numai că a unit ţărmurile prin diferite reţele comerciale, ci a inclus regiunea în marele univers economic al Mediteranei. Sistemul integrat a durat până la începutul primului mileniu creştin, când exploatarea altor surse de bogăţie, în special a cerealelor din Egipt, şi deschiderea rutelor de transport către est prin Oceanul Indian au redus importanţa porturilor pontice. Vechile legături au fost oarecum restabilite la începutul perioadei bizantine, prin comerţul cu blănuri şi alte produse între Constantinopol şi triburile ce populau stepele şi pădurile din Nord. Dar abia în secolele al XIII-lea şi al XIV-lea marea va ajunge iarăşi în centrul sistemului economic şi social global, graţie marilor imperii comerciale instituite de oraşele-stat italiene. Legăturile au rezistat multă vreme după cucerirea Constantinopolului de către otomani. Ca succesori ai genovezilor şi veneţienilor, otomanii au reuşit un timp să-şi exercite controlul asupra coastelor fie direct, fie prin intermediul unor căpetenii locale, şi să utilizeze astfel resursele regiunii pentru a-şi construi propriul imperiu. Pe măsură ce influenţa otomană în Mediterana începea să scadă, Marea Neagră devenea din ce în ce mai mult un trofeu pe care sultanii îl păzeau cu străşnicie, ţinându-l departe de influenţele comerciale şi politice străine. Izolarea va dura până la deschiderea mării pentru negustorii europeni, la sfârşitul secolului al XVIII-lea. Din acel moment, marea nu va mai aparţine niciodată unei singure puteri, competiţia pentru bogăţiile regiunii, în special comerţul cu grâne prin porturile din sudul Imperiului Rus, restabilind legăturile cu Mediterana şi, mai departe, cu Atlanticul.

De la sfârşitul secolului al XIX-lea până în secolul XX, ţărmul, dar şi porţiuni din mare au început să fie disputate de noile state naţionale apărute în regiune. Crearea statului naţional nu a dus automat la integrarea fără probleme a litoralului în structuri sociale şi economice mai largi. Zonele de coastă au

rămas în mare măsură la periferia noilor state ale căror centre de putere se aflau, atunci, ca şi acum, adânc în interiorul uscatului. Dobrogea şi Basarabia, mărginite de mare şi de Dunăre şi Nistru, erau la începutul secolului XX cele mai eterogene provincii din punct de vedere etnic ale României şi un teren fertil atât pentru tâlhari, cât şi pentru diferite mişcări separatiste. Ele mai sunt şi astăzi zone ale României şi Republicii Moldova caracterizate de o mare diversitate culturală, dar şi de economii stagnante, ale căror servicii sociale rămân inadecvate. Peninsula Crimeea a constituit o sursă permanentă de îngrijorare pentru guvernul ucrainean; numeroasa populaţie rusofonă şi prezenţa navală substanţială a Rusiei, la care se adaugă o minoritate tătară în rândul căreia şomajul şi dezabuzarea fac ravagii, au fost obstacole destul de serioase în calea consolidării noului stat ucrainean. În Georgia, disputele privind statutul regiunii de coastă Abhazia au degenerat în război civil, urmat de apariţia de facto a unui stat abhaz separat, având capitala în portul Sukumi. Cu excepţia sud-estului kurd, Turcia nu a cunoscut violenţa în care au fost angajate fostele republici sovietice, deşi litoralul turc al Mării Negre, populat de etnici turci, turcomani, laz şi hemşin, pentru a-i numi doar pe câţiva, e de multă vreme una dintre zonele sale cele mai sărace, care alimentează permanent cu noi braţe de muncă suburbiile mizere ale Istanbulului. Astfel, istoria modernă a mării este povestea centrelor şi periferiilor fiecărui stat riveran.

În sfârşit, avem conceptul de „naţiune". Aşa cum a fost ea percepută în cea mai mare parte a istoriei moderne a Europei, ideologia naţiunii comportă cel puţin trei postulate. Unul este analitic, şi anume că naţiunea – definită prin limbă comună, memorie istorică şi cultură comune, uneori chiar printr-o patrie distinctă – a fost şi continuă să fie unitatea fundamentală a societăţii umane, având o importanţă mult mai mare decât clasa, religia sau alte forme de asociere. Al doilea este normativ şi afirmă dreptul naţiunii de a pretinde loialitatea exclusivă a tuturor celor care o formează, identitatea şi destinul indivizilor fiind legate de existenţa sa. Al treilea postulat este profetic şi avertizează că, acolo unde graniţele demografice ale naţiunii şi graniţele politice ale statului nu coincid, mişcările sociale care încearcă să rectifice această discrepanţă sunt previzibile şi trebuie să li se acorde atenţia cuvenită. Prima afirmaţie defineşte ceea ce se numeşte de regulă identitate naţională, a doua – autodeterminarea, iar a treia – naţionalismul. Cum bine se ştie, fiecare dintre aceste trei concepte are propria lui istorie. Ele au apărut la sfârşitul secolului al XVIII-lea, s-au dezvoltat în secolul al XIX-lea, apoi s-au instalat atât de adânc în modul în care gândim societatea umană şi relaţiile internaţionale, încât a devenit extrem de dificil să mai înţelegem ce s-a întâmplat înainte ca ideea naţională să devină dominantă.

Astăzi, istoria este privită prin lentile naţionale în cea mai mare parte a Europei Răsăritene. Punctul nodal al naraţiunilor istorice îl reprezintă trezirea conştiinţei naţionale şi lupta pentru eliberarea de sub jugul străin. Altfel spus, este povestea modului în care indivizii se transformă în naţiune, iar naţiunile în state-naţiuni. Bineînţeles, această optică nu trebuie să ne surprindă. În unele cazuri, intelectualii est-europeni mai navighează încă printre mulţimea de teme interzise pe vremea comunismului, inclusiv naţionalismul. Într-altele, în special în ţările apărute după dezintegrarea Iugoslaviei şi a Uniunii Sovietice, intelectualii se simt chemaţi să justifice recent proclamata independenţă pornind de la antecedente istorice.

Însă a scrie istoria naţiunilor înseamnă întotdeauna a reduce la tăcere anumite voci. Înseamnă a separa indivizi, a despărţi comunităţi şi a degaja din trecutul complicat contururile pure ale identităţii şi ale graniţelor imuabile. Viaţa reală a oamenilor şi culturilor e de multe ori discordantă, iar armonia se instalează probabil doar din când în când şi tonurile măreţe se aud rareori; ea nu este însă niciodată o partitură solo. Această carte îi cere cititorului să asculte o parte dintre acele voci diverse ale trecutului şi încearcă să arate că, pe parcursul îndelungatei sale istorii, Marea Neagră a fost mai curând o punte decât o barieră, o punte ce a legat comunităţi religioase, grupuri lingvistice, imperii şi, mai târziu, naţiuni şi state într-o regiune la fel de reală ca oricare alta din Europa sau Eurasia.

Începuturile

De mii de ani, despre Marea Neagră se ştiu două lucruri. Întâi, că ai nevoie de o voinţă de fier şi de un stomac încă şi mai puternic pentru a te avânta pe valurile ei. Stanley Washburn, corespondent al ziarului *Chicago Daily News* trimis să relateze despre prima revoluţie rusă, descria, de la bordul unui vas cu aburi ancorat în largul Crimeei, ceva ce ar putea fi marea în timpul unei furtuni de iarnă:

> Ia o râpă lungă de 900 de mile şi lată de vreo 700 [scria el exagerând dimensiunile reale], zvârle pe fund piatră la nimereală, risipeşte câteva insule în locurile cele mai neaşteptate şi umple totul cu apa cea mai rece pe care o poţi găsi. Înconjoară locul cu un ţărm ca în Maine şi oriunde ar fi ceva de genul unui adăpost ridică nişte faleze sau nişte stânci ascuţite... După asta adu un taifun din Mările Sudului, amestecă-l temeinic cu un viscol din Dakota de Nord şi lasă-l să sufle cât de tare poate. Adaugă averse îngheţate de zăpadă şi lapoviţă, ornează amestecul cu nişte

valuri înspumate şi serveşte totul pe un remorcher – iată o descriere destul de fidelă a unei zile obişnuite de decembrie pe Marea Neagră[8].

Călătorii antici ar fi subscris la această descriere. Numele pe care grecii l-au dat la început mării a fost *Axeinos*, adaptând probabil un cuvânt iranian care însemna „întunecat", „sumbru". Etimologia populară l-a transformat probabil în *Axenos*, adică „neprimitoarea", un apelativ pe care primii navigatori trebuie să-l fi considerat cum nu se poate mai nimerit. Furtunile izbucneau din senin. Ceţuri de nepătruns ascundeau malurile, făcând orientarea imposibilă. De pe vas, undele apăreau opace, având o vizibilitate de numai câţiva metri, foarte puţin dacă ne gândim la claritatea uimitoare a Mediteranei. Abia mai târziu aveau să găsească marinarii greci şi romani un nume care va dura: *Pontus Euxinus*, „marea cea primitoare", ales poate pentru a-i îmbuna pe zei. Călătorii de peste secole vor urma o logică similară atunci când vor boteza înşelătoarea extremitate sudică a Africii „Capul Bunei Speranţe"[9]. Dumnezeu, par să creadă marinarii, gustă ironiile.

Celălalt lucru cunoscut de multă vreme este că Marea Neagră e o întindere de apă care datează de relativ puţină vreme în comparaţie cu alte mări şi că temperamentul ei imprevizibil se datorează probabil unei naşteri violente. În secolul I î.Hr., călătorul grec Diodorus Siculus a dat peste o legendă stranie pe când se afla în insula egeeană Samothrace. Bătrânii povesteau că insula lor fusese cândva înghiţită de ape. Ei pretindeau că, demult, Marea Neagră fusese un lac ce se umflase deodată peste măsură, distrugând satele aşezate pe maluri şi tăindu-şi un mic făgaş spre Marea Egee, făgaş care va deveni ulterior strâmtorile Bosfor şi Dardanele. Potopul fusese atât de mare, încât apele Mediteranei crescuseră şi ele, inundând mai multe insule. Din când în când, scria Diodorus, pescarii din Samothrace mai găseau în plasele lor rămăşiţe ale unor coloane de marmură, semne ale unei civilizaţii înghiţite de valuri[10].

Diodorus nu era singurul care răspândea asemenea istorii. Contemporanul său, geograful Strabon, susţinea şi el că marea fusese la început un lac ce se revărsase nu cu mult timp în urmă, din cauza numeroaselor râuri care se vărsau în el. Apa era atât de proaspătă, spunea Strabon, încât în iernile grele îngheţa aşa de tare, încât barbarii puteau merge cu carele pe ea şi încărca peştii direct de la copcă[11]. Se ştia chiar că vitele intră în apele puţin adânci şi beau din undele uşor sărate[12]. Alte ciudăţenii puteau fi întâlnite în strâmtorile ce legau marea de Mediterana. Când pescarii îşi aruncau năvoadele, acestea se încolăceau în formă de S: partea de sus plutea spre Mediterana, iar partea de jos era dusă de contracurentul puternic spre Marea Neagră[13]. Marinarii pretindeau chiar că

pot înainta scufundând greutăţi legate cu frânghii sub vas şi lăsând râul ascuns în adâncuri să îi poarte cu el.

Aceste descrieri antice ale mării şi ale caracteristicilor ei nu sunt chiar aşa de fanteziste pe cât par. Spre sfârşitul ultimei ere glaciare, adică în urmă cu 18.000-20.000 de ani, Marea Neagră era o apă mică şi puţin adâncă, având cam două treimi din dimensiunea de astăzi, o formaţiune naturală pe care geologii o numesc lacul Neoeuxin. Acest lac era ultimul stadiu dintr-o serie de dilatări şi contracţii derulate timp de câteva milioane de ani, care au făcut ca bazinul Mării Negre să fie legat de marile oceane sau, altădată, de ceea ce avea să devină Marea Caspică, iar alteori izolat sub forma unui mic lac cu ape semisaline. Lacul se afla într-o depresiune despărţită de Marea Mediterană printr-un mic istm ce unea Europa de Asia Mică. Topirea gheţarilor a avut ca efect creşterea nivelului oceanelor. La un moment dat, lacul s-a unit cu Mediterana, apele sale umplând spaţiul strâmt dintre Bosfor şi Dardanele şi dând astfel naştere Mării Marmara.

Când şi cum s-a întâmplat aceasta rămâne o inepuizabilă sursă de controverse. Adepţii filozofiei naturale din Epoca Luminilor le-au dat dreptate anticilor, susţinând că lacul s-ar fi umplut de la râurile care se vărsau în el şi şi-ar fi ieşit din matcă, inundând Marea Egee. Analizând diferite genealogii biblice, naturalistul francez Joseph Pitton de Tournefort credea că diluviul ar fi avut loc cândva înainte de anul 1263 î.Hr. „Această cale [Bosforul] este cu siguranţă însăşi opera Creatorului", scria Tournefort, „pentru că, potrivit Legilor Mişcării stabilite de El, apele curg întotdeauna în direcţia în care nu întâlnesc decât cele mai puţine piedici"[14]. În mare parte din secolele al XIX-lea şi XX, savanţii au respins aceste teorii pornind de la două observaţii. În primul rând, probele geologice existente arătau că mările s-au unit acum aproximativ 9.000 de ani, când nivelul amândurora a început să crească în urma topirii gheţarilor. În al doilea rând, se pare că geografii Antichităţii şi succesorii lor luminişti au înţeles lucrurile pe dos: nivelul oceanelor trebuie să fi crescut după ultima glaciaţiune mult mai mult decât cel al lacului Neoeuxin, care era alimentat doar de apele râurilor. Ca atare, Mediterana a invadat bazinul pontic, şi nu invers.

În anii 1990, oceanologii şi geologii au început să ia în calcul un nou model de evoluţie a Mării Negre, care combină cele două teorii[15]. Apariţia Mării Negre ar putea fi mult mai recentă şi mult mai rapidă decât s-a crezut iniţial. Analizele straturilor de sedimente de pe fundul mării au revelat un lucru tulburător. Straturile cele mai profunde conţin fosilele unor vieţuitoare de apă dulce, care ar fi putut face parte din fauna unui vechi lac. Straturile superioare adăpostesc rămăşiţele vieţii marine, depozitate aici după ce lacul a devenit o mare.

Între aceste straturi nu există aproape nici o zonă de tranziţie. Stratul de aluviuni depuse în intervalul dintre perioada în care mediul era dominat de vieţuitoare de apă dulce şi perioada în care acestea au fost înlocuite cu animale marine e minuscul, ceea ce sugerează că, în termenii erelor geologice, apele dulci s-au amestecat cu apele sărate aproape peste noapte. Analiza cochiliilor de moluşte găsite în sedimente indică faptul că aceste schimbări au avut loc la o dată mai recentă, probabil acum doar 7.500 de ani - cca 5500 î.Hr. -, în mijlocul perioadei neolitice.

Pe vremea aceea, litoralul Mării Negre, în special ţărmul sudic, era deja locuit de comunităţi ce brăzdau apele vechiului lac, mânate probabil spre toate zările de nevoia de a face comerţ sau de pofta de pradă. Viaţa acelor oameni s-a schimbat însă brusc. Suprafaţa lacului se afla pe atunci mult mai jos decât cea a Mediteranei. Nivelul oceanelor s-a ridicat. Apele Mediteranei au început să se scurgă în lac. Ceea ce era doar un firicel s-a transformat curând într-un torent. Nu peste mult timp, istmul care lega Europa de Asia a dispărut sub apele ce plonjau dinspre Mediterana în lacul de dedesubt. Se pare că nivelul lacului a crescut uimitor de repede, probabil cu aproximativ 15 centimetri pe zi, ceea ce ar însemna că zilnic ar fi fost înghiţit cam un kilometru şi jumătate din stepele netede de pe coasta nordică, până când cele două volume s-ar fi stabilizat[16]. Contururile vechilor ţărmuri, situate la 150 de metri sub nivelul actual al mării, pot fi detectate fără probleme[17]. În ultimii ani, cercetătorii au lansat ipoteze promiţătoare privind descoperirea unor urme de aşezări umane situate pe fostele maluri. Dacă, în ciuda detractorilor, teoria inundării se dovedeşte a fi corectă, atunci cei care au trăit în zonă acum câteva mii de ani au fost martori la naşterea unei mări.

Nu e nevoie de prea multă imaginaţie pentru a înţelege ce s-a întâmplat cu satele neolitice care flancau vechiul lac atunci când s-au trezit cu apele înghiţind uscatul. Unii locuitori s-au refugiat poate în alte părţi ale Europei sau în Orientul Apropiat. Apariţia Mării Negre trebuie să fi fost o catastrofă atât de impresionantă, încât a intrat, în forme folclorice, în tradiţia orală a popoarelor din Orientul Apropiat. Aşa cum s-a încredinţat şi Diodorus Siculus, la câteva mii de ani după formarea probabilă a mării, în lumea greacă se mai povestea încă despre teribilul potop. E posibil ca unele naraţiuni asemănătoare din ciclul sumerian al lui Ghilgameş sau din Cartea Genezei să se refere la acelaşi episod. Motivul diluviului apare, desigur, în multe culturi, mai cu seamă în cele în care regenerarea solurilor agricole joase depinde de inundarea periodică. În plus, nu există nici un motiv pentru a crede că miturile potopului ar fi inspirate neapărat de un unic cataclism real. Dacă însă am căuta un dezastru arhetipal provocat de furia unui zeu supărat, atunci Marea Neagră ar fi un candidat plauzibil.

Geografie şi geologie

Marea se întinde în prezent pe aproximativ 423.000 km^2, o suprafaţă aproape dublă faţă de cea a Marilor Lacuri nord-americane. Este ceva mai lată decât vecina sa Marea Caspică şi aproape de două ori mai adâncă, ajungând în unele locuri la peste 2.000 de metri. Din oraşul bulgar Burgas, situat pe ţărmul vestic, şi până în est, la Batumi, marele port georgian, distanţa e de 1.174 de kilometri; din vârful Peninsulei Crimeea până în sud, la Înebolu, în Turcia, sunt doar 260 de kilometri. Două mii de ani, marinarii au pretins că, în zilele însorite, pot zări din mijlocul mării malul nordic şi malul sudic deopotrivă[18]. E, desigur, doar o poveste marinărească, ce sugerează însă că ţărmurile sunt privite de multă vreme ca parteneri naturali, iar marea însăşi, ca o unitate compactă. Traversarea ei nu lua mult timp, malul rămânând fixat la orizont o bună parte a călătoriei.

Scriitorii antici comparau marea cu un arc barbar, şi analogia nu e lipsită de temei[19]. Bosforul (sau, mai corect, „Bosforul tracic") constituie extremitatea vestică, legătura cu apele oceanului planetar; fluviul Rioni, alimentat cu ape ce ţâşnesc din Munţii Caucaz, reprezintă marginea estică a mării. Între aceste două puncte, ţărmurile se arcuiesc către nord. Unul traversează coastele Bulgariei, României şi Ucrainei, celălalt, ale Georgiei şi Rusiei. Cele două arcuri se înclină unul spre celălalt, formând două golfuri cu ape puţin adânci. Golful vestic se află la gurile Dunării şi ale Niprului, cel estic se închide cu strâmtoarea Kerci (sau „Bosforul cimerian", cum i se mai spune), care leagă marea de sora ei mai mică, Marea Azov. Ambele se unesc în pumnul arcaşului, peninsula în formă de diamant a Crimeei. Coarda arcului, deşi nu chiar atât de dreaptă pe cât şi-o imaginau geografii din Antichitate, este, de fapt, linia întregului ţărm turcesc.

Curentul cel mai puternic traversează largul coastelor în sens invers acelor de ceasornic, iar alţi doi pornesc din mijlocul mării spre nord, respectiv spre sud. În 1823, un căpitan de navă britanic susţinea că poate merge de la Odessa până la Istanbul fără să ridice nici o pânză, lăsându-se doar purtat de curent[20]. Deşi marinarii din Antichitate preferau să înainteze de-a lungul coastelor, orientându-se după diferite puncte de pe uscat şi profitând de briza care bătea dinspre ţărm, curenţii Mării Negre ar fi făcut traversarea mai uşoară – durata călătoriei fiind, după unele surse greceşti, de numai o zi şi o noapte[21].

Curenţii complementari urmăresc, simetric, linia coastelor. Extremităţile vestică şi estică ale mării sunt alimentate de Dunăre şi de Rioni, care produc curenţi puternici ce pornesc de la gurile lor în sens invers acelor de ceasornic. În partea de nord-est, Donul se varsă în Marea Azov, după care trece prin strâmtoarea Kerci în Marea Neagră. Mişcarea este aproape identică în sud-vest,

unde curentul principal poartă apele mai reci ale Mării Negre, prin Bosfor, mai întâi în Marea Marmara, apoi în Marea Egee. (Cum ştiau şi grecii, un curent de adâncime mai cald şi mai dens curge prin Bosfor în direcţie opusă.) În nord, Peninsula Crimeea pare o săgeată aţintită spre sud ; pe ţărmul sudic, două limbi de pământ, Kerempe şi Ince, intră în mare pentru a o întâlni. Simetria este atât de frapantă, încât unii geografi din Antichitate credeau că Marea Neagră e de fapt două mări, una vestică şi alta estică, separate de cel mai îngust punct de trecere între Capul Sarîci în Crimeea şi Capul Kerempe în Anatolia, adică de aproximativ 225 de kilometri[22]. Marinarii erau preveniţi să ia seama când trec dintr-o parte într-alta, pentru că vânturile şi curenţii puteau să-i abată din drum sau să-i rotească pe loc[23].

Deşi simetrice, nici unul dintre aceste profiluri ale coastei nu este, până la urmă, o oglindă fidelă a celuilalt, pentru că fiecare reprezintă un canal de comunicare cu alte lumi. Dacă o iei în sus pe firul Dunării, ajungi în inima Europei, după ce ai traversat marea câmpie a Ungariei şi Alpii. Urci în amonte pe Rioni şi, după un scurt periplu prin stepă, dai de izvoarele fluviului între cataractele furioase ale Munţilor Caucaz. Crimeea lasă în urmă stepa eurasiatică din nord, dar peninsulele din sud prelungesc în mare podişul anatolian.

Simetria topografică maschează înzestrări naturale diferite. Din cauza vânturilor şi a valurilor violente, malul asiatic al Bosforului a devenit sterp. Mai sus, dealurile se sting într-un podiş care se întinde de-a lungul întregii Anatolii până la Munţii Taurus. Mai departe, ţărmul e format din dealuri abrupte ce se transformă repede în primele pante ale Alpilor pontici. Malul este strâmt, lat de cel mult un kilometru şi jumătate, în unele locuri doar cât să încapă o plajă cu nisip, o limbă de pământ acoperită cu pietricele de culoare gri sau, în zilele noastre, panglica unei autostrăzi. Păduri dese de stejar şi pin îmbracă versanţii până spre mare. Mai încolo vin Munţii Caucaz, acoperind dinspre nord-vest spre sud-est coridorul care desparte Marea Neagră de Marea Caspică. În nord, stepa se termină chiar în mare, uneori oprindu-se abrupt în falezele de piatră, alteori dispărând discret în estuarele – sau *limanurile* – cu apă uşor sărată ale fluviilor ce se varsă în mare. Luncile din nord şi vest, formate de-a lungul Dunării, Nistrului, Niprului şi Donului, nu seamănă cu micile delte din sud ale fluviilor Kızılırmak, Yeşilırmak şi Rioni. Diferenţele climaterice sunt, la rândul lor, frapante. În stepele din nord-vest, iernile reci alternează cu veri fierbinţi şi uscate. Pe platourile din sud-est, clima subtropicală dă naştere la ierni blânde şi veri umede, în care volumul precipitaţiilor atinge nivele semnificative. Marea e locul unde se întâlnesc două zone climaterice – cea continentală, mai rece, şi cea subtropicală, mai caldă şi mai umedă –, aceasta fiind cauza spectaculoaselor furtuni ce îi îngrozesc de mii de ani pe marinari.

Ecologia mării este la rândul ei aparte, probabil datorită inundării subite a lacului Neoeuxin. Având o densitate mai mare, apele Mediteranei au coborât pe fundul lacului, lăsând deasupra un strat cu o salinitate de două ori mai mică decât a oceanelor. Între Marea Neagră şi Marea Mediterană există un permanent schimb de apă, din cauza curenţilor de suprafaţă şi de adâncime din Bosfor şi Dardanele. Salinitatea diferitelor straturi nu este însă afectată, ceea ce înseamnă că există o circulaţie slabă a apei dinspre zonele profunde spre suprafaţă. Ca atare, apele aflate la adâncimi mai mari de 200 de metri nu se oxigenează – devin anoxice – şi nu mai fac posibilă existenţa vieţii, cu excepţia unor bacterii foarte rezistente. Fundul mării e o mocirlă neagră plină de hidrogen sulfurat, care emană un miros de ouă clocite. Plante şi animale moarte cad în permanenţă de la suprafaţă, acoperind adâncurile cu un covor ca de zăpadă. Straturi sărace în oxigen pot fi întâlnite în multe alte părţi, dar nicăieri altundeva nu sunt atât de mari ca în Marea Neagră. Aproape 90% din volumul său de apă se află în zona anoxică, formând cel mai mare rezervor de hidrogen sulfurat din lume.

Această deficienţă naturală de oxigen este accentuată de dezintegrarea substanţelor organice aflate în zona oxigenată. Bazinul de drenare al mării se întinde pe o arie de aproximativ două milioane de kilometri pătraţi, cuprinzând inclusiv bazinele de captare ale Dunării, Niprului şi Donului, cele mai mari fluvii din Europa după Volga. Influxul de apă dulce poartă cu sine şi cantităţi vaste de materii organice, substanţe provenite din agricultură sau deşeuri produse de comunităţile umane. Pe măsură ce se descompun, aceste materii organice consumă la rândul lor oxigenul din apă, contribuind la distrugerea stratului viabil de la suprafaţa mării.

Viaţa marină abia mai pâlpâie în acest strat subţire aflat deasupra unei mări altminteri otrăvitoare. Fauna e compusă din heringi şi sturioni, care trăiesc aici de pe vremea lacului Neoeuxin. Alte specii – cum ar fi plătica, merlanul, şprotul şi păstrăvul de Marea Neagră – au coborât pe râuri din zonele mai reci aflate în amonte şi s-au adaptat în diferite zone de lângă coastă, unde apa este mai puţin sărată. Cei mai mulţi peşti provin însă din Mediterana şi au ajuns aici odată cu formarea mării, acum câteva mii de ani. Aceste specii obişnuite cu apele mai calde de dincolo de Bosfor formează acum în jur de 80% din fauna Mării Negre şi numără unii dintre peştii cei mai căutaţi din toate timpurile, mulţi având denumiri similare în limbile de altfel atât de diferite care se vorbesc în regiune: *pelamys* în greceşte, *pălămidă* în româneşte; *lufar'* în ruseşte, *lüfer* în turceşte şi *lufar* în limba română; *skumbria* în georgiană, *skumriia* în bulgară şi *scrumbie* în româneşte; şi mica *hamsie*, sau anşoa, atât de preţuită de-a lungul coastelor turceşti, încât s-au scris cântece care îi laudă carnea suculentă şi se serveşte uneori chiar ca desert.

Peştii au reuşit să se adapteze la particularităţile ecologice ale mării şi populează acum straturile de la suprafaţa apei. Adâncurile însă nu şi-au dezvăluit deocamdată comorile. La începutul anilor 1970, Willard Bascom, unul dintre pionierii oceanografiei, sugera că straturile de adâncime, în special zona anoxică, ar putea constitui un mediu excelent pentru studiile de arheologie marină. În absenţa oxigenului care să întreţină diferiţi paraziţi marini, lemnul vechilor nave antice ar fi putut rezista mai bine decât oriunde altundeva[24]. Intuiţia lui Bascom s-a dovedit corectă.

La sfârşitul anilor 1990, exploratorul Robert Ballard, omul care a descoperit „Titanicul", a realizat cu ajutorul unei echipe de savanţi o cercetare revoluţionară a stratului anoxic al Mării Negre. El a explorat adâncurile în dreptul anticului Sinope cu ajutorul unui robot subacvatic, aducând pentru întâia oară la lumină ceea ce precaritatea tehnologică sau tensiunile Războiului Rece ţinuseră multă vreme ascuns. Una dintre primele descoperiri a fost o navă bizantină din secolul al V-lea d.Hr., cu o parte dintre parâme intactă şi cu lemnul noduros al catargului arătând de parcă ar fi ieşit de curând de sub rindea[25]. Cercetări mai amănunţite au scos la iveală, în largul coastelor Bulgariei, o epavă şi mai veche, datând probabil din secolul al IV-lea î.Hr., un vas ce transporta o încărcătură de amfore şi peşte de apă dulce uscat. După cum spunea Ballard entuziasmat, „imaginea completă e fantastic de bizară: posibilitatea ca toate navele care au eşuat în Marea Neagră, din zorii omenirii şi până acum - probabil în jur de 5.000 de epave - să zacă în perfectă stare" pe fundul mării[26]. Aceste descoperiri au avut însă şi o notă tragică. Willard Bascom a murit cu doar câteva zile înainte ca echipa lui Ballard să anunţe prima confirmare a teoriei sale.

Nu avem prea multe dovezi clare care să ne ajute să înţelegem cultura şi obiceiurile celor dintâi oameni care au trăit în jurul mării şi modul în care interacţionau între ei. Locuitorii noilor aşezări construite pe ţărm erau sedentari, cunoşteau agricultura şi tehnicile de prelucrare a metalelor. Cele mai vechi artefacte din aur descoperite vreodată, datând din jurul anului 4500 î.Hr., au fost scoase la lumină pe litoralul bulgar. Oamenii aceia ştiau probabil că dincolo de ape trăiau alţi oameni, cu care, urmând linia coastei, ar fi putut să se întâlnească, să facă comerţ, să se căsătorească sau să lupte. Obiectele din metal şi ceramică descoperite în diferite situri arheologice trădează un stil comun, ce susţine ipoteza interacţiunilor şi schimbului[27]. Topoarele de jad şi vârfurile de suliţă găsite pe coasta de nord-vest, datând din mileniul al II-lea î.Hr., seamănă izbitor cu cele de la Troia[28].

Însă majoritatea informaţiilor pe care le avem despre grupurile care populau litoralul şi care cunoşteau probabil tehnici de navigaţie în măsură să le permită

să traverseze marea provin din cultura mediteraneană. Reprezentanţii ei au trecut prin Bosfor şi Dardanele pe la mijlocul primului mileniu înainte de Hristos şi au întemeiat aici mai multe avanposturi comerciale permanente. Vechii greci sunt aşadar cei care au împins marea în istorie şi tot ei sunt cei care au considerat-o, înaintea tuturor, o lume aparte.

Note

1. Mark Twain, *Life on the Mississippi*, Harper and Brothers, New York, 1923, p. 4.
2. Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, traducere în engleză de Siân Reynolds, 2 vol., Collins, Londra, 1972. [*Mediterana şi lumea mediteraneană în epoca lui Filip al II-lea*, traducere de Mircea Gheorghe, prefaţă de Alexandru Duţu, 2 vol., Editura Meridiane, Bucureşti, 1985-1986 – n.tr.]
3. Pentru argumentul general privind importanţa căilor de comunicaţie acvatice, vezi Martin W. Lewis şi Kären E. Wigen, *The Myth of Continents : A Critique of Metageography*, University of California Press, Berkeley, 1997. Pentru diferite aspecte ale mării, vezi : Peregrine Horden şi Nicholas Purcell, *The Corrupting Sea : A Study of Mediterranean History*, Blackwell, Oxford, 2000 ; K.N. Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean : An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge University Press, Cambridge, 1985 ; Kenneth McPherson, *The Indian Ocean : A History of the People and the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 1993 ; O.H.K. Spate, *The Pacific since Magellan*, 3 vol., University of Minnesota Press, Minneapolis, 1979, 1983, 1988 ; Walter A. McDougal, *Let the Sea Make a Noise : A History of the North Pacific from Magellan to MacArthur*, Basic Books, New York, 1993 ; Barry Cunliffe, *Facing the Ocean : The Atlantic and Its People, 8000 BC – AD 1500*, Oxford University Press, Oxford, 2001.
4. Larry Wolff avansează convingător argumentul că imaginea „Europei de Est" ca spaţiu de graniţă subdezvoltat şi necivilizat îşi are originea în Epoca Luminilor. Dar deşi Wolff distinge corect opinia gânditorilor occidentali despre estul Europei, mă îndoiesc că noţiunea avea în secolul al XVIII-lea sensul coerent din punct de vedere politic pe care îl va dobândi odată cu Războiul Rece. Vezi Larry Wolff, *Inventing Eastern Europe : The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*, Stanford University Press, Stanford, 1994.
5. Carnegie Endowment for International Peace, *The Other Balkan Wars*, Carnegie Endowment, Washington, 1993, p. 11.
6. Owen Lattimore, *Inner Asian Frontiers of China*, American Geographical Society, New York, 1951, cap. 8.
7. Frederick Jackson Turner, *Rereading Frederick Jackson Turner : „The Significance of the Frontier in American History" and Other Essays*, Henry Holt, New York, 1994, p. 33.

8. Stanley Washburn, *The Cable Game : The Adventures of an American Press-Boat in Turkish Waters During the Russian Revolution*, Sherman, French, and Co., Boston, 1912, pp. 73-74.
9. W.S. Allen, „The Name of the Black Sea in Greek", *Classical Quarterly*, vol. 41, nr. 3-4, iulie-octombrie 1947, pp. 86-88.
10. Diodorus Siculus, *Biblioteca istorică*, 5.47. [Diodor din Sicilia, *Biblioteca istorică*, traducere de Radu Hîncu şi Vladimir Iliescu, Editura Sport-Turism, Bucureşti, 1981 – n.tr.]
11. Strabon, *Geografia*, 1.3.6, 7.3.18. [*Geografia*, studiu introductiv, traducere, notiţe introductive şi indice de Felicia Ştef, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1972-1983 – n.tr.]
12. Flavius Arrianus, *Arrian's Voyage Round the Euxine Sea*, J. Cooke, Oxford, 1805, p. 7.
13. Procopius, *Războaiele*, 8.6.25-28.
14. Joseph Pitton de Tournefort, *A Voyage into the Levant*, traducere de John Ozell, vol. 2, D. Browne, A. Bell, J. Darky *et al.*, Londra, 1718, pp. 95-96. În afara celui al lui Tournefort, un alt important studiu timpuriu asupra geologiei Mării Negre este semnat de Peter Simon Pallas, *Travels Through the Southern Provinces of the Russian Empire, in the Years 1793 and 1794*, 2 vol., T.N. Longman şi O. Rees *et al.*, Londra, 1802-1803.
15. Lucrarea care a lansat dezbaterea privind inundarea subită a lacului Neoeuxin este W.B.F. Ryan *et al.*, „An Abrupt Drowning of the Black Sea Shelf", *Marine Geology*, nr. 138 (1997), pp. 119-126. Pentru contraargumentele la această teorie, vezi Naci Görür *et al.*, „Is the Abrupt Drowning of the Black Sea Shelf at 7150 yr BP a Myth?", *Marine Geology*, nr. 176 (2001), pp. 65-73.
16. William Ryan şi Walter Pitman, *Noah's Flood : The New Scientific Discoveries about the Event that Changed History*, Simon and Schuster, New York, 1998, pp. 234-235.
17. Robert D. Ballard, D.F. Coleman şi G.D. Rosenberg, „Further Evidence of Abrupt Holocene Drowning of the Black Sea Shelf", *Marine Geology*, vol. 170, nr. 3-4, noiembrie 2000, pp. 253-261.
18. Strabon, *Geografia*, 7.4.3.
19. *Ibidem*, 2.5.22 ; Ammianus Marcellinus, *Res Gestae*, 21.8.10.
20. George Matthew Jones, *Travels in Norway, Sweden, Finland, Russia, and Turkey ; Also on the Coasts of the Sea of Azov and of the Black Sea*, vol. 2, John Murray, Londra, 1827, pp. 393-394.
21. Jamie Morton, *The Role of the Physical Environment in Ancient Greek Seafaring*, Brill, Leiden, 2001, p. 164, nota 28.
22. Strabon, *Geografia*, 2.5.22.
23. *Black Sea Pilot*, ediţia a II-a, Biroul Hidrografic al Amiralităţii, Londra, 1871, p. 3.
24. Willard Bascom, „Deep-Water Archaeology", *Science*, vol. 174, 15 octombrie 1971, pp. 261-269. Bascom construise o navă, „Alcoa Seaprobe", capabilă să ridice

epave de pe fundul mării. CIA a utilizat această tehnică în anul 1975, pentru a aduce clandestin la suprafaţă un submarin sovietic scufundat. Bascom şi-a clamat în justiţie drepturile pentru patent, dar fără succes. Willard Bascom, *The Crest of the Wave : Adventures in Oceanography*, Harper and Row, New York, 1988, pp. 266-269.

25. Robert D. Ballard *et al.*, „Deepwater Archaeology of the Black Sea : The 2000 Season at Sinop, Turkey", *American Journal of Archaeology*, vol. 105, nr. 4, octombrie 2001, pp. 607-623.
26. Robert D. Ballard, „Deep Black Sea", *National Geographic*, mai 2001, p. 68.
27. Vezi Fredrik Hiebert *et al.*, „From Mountaintop to Ocean Bottom : A Holistic Approach to Archaeological Survey along the Turkish Black Sea Coast", în J. Tancredi (ed.), *Ocean Pulse*, Plenum, New York, 1997, pp. 93-108 ; şi Ballard *et al.*, „Deepwater Archaeology", p. 608.
28. Fredrik T. Hiebert, „Black Sea Coastal Cultures : Trade and Interaction", *Expedition*, vol. 43, nr. 1 (2001), p. 12.

„Ţărmurile Pontului Euxin... afară de sciţi, sunt locuite de cele mai neînvăţate neamuri din lume."

Herodot (secolul al V-lea î.Hr.)

„Marea, Marea!"

Trupele lui Xenofon ajunse pe coasta Mării Negre (secolul al IV-lea î.Hr.)

„Cum crezi
că mă simt, zăcând aici, în ţinutul acesta uitat de Dumnezeu...?
Nu pot suporta climatul, nu m-am obişnuit cu apa,
până şi peisajul mă calcă pe nervi.
Nu există case potrivite, nici dietă pentru
un invalid, nici talentele tămăduitoare ale vreunui doctor,
nici vreun prieten care să mă consoleze sau să alunge
lentoarea orelor prin conversaţie - sătul de tot,
în mijlocul triburilor de frontieră, la capătul lumii, mă urmăreşte
în boala mea tot ce lipseşte de aici."

Ovidiu (secolul I d.Hr.)

Capitolul 2

Pontus Euxinus, 700 î.Hr. – 500 d.Hr.

Imaginea pe care o avem astăzi despre Marea Neagră în Antichitate este inevitabil influenţată de un număr de surse literare, toate ridicând probleme de neignorat: lucrări ale unor observatori din afară, precum Herodot, istoricul din secolul al V-lea î.Hr., despre care nu se poate spune cu siguranţă dacă a vizitat sau nu regiunea; memorii subiective, asemenea celor ale lui Xenofon, care a parcurs coasta sudică în secolul al IV-lea î.Hr.; mărturii ale unor geografi precum Strabon, trei secole mai târziu (un ghid ceva mai demn de încredere, fiind născut nu departe de mare, în Amasya de astăzi, în Turcia); precum şi consemnări ale unor exilaţi politici şi martori de mâna a doua, primii vădind un interes legitim în evidenţierea climatului insalubru şi a ostilităţii indigenilor, cei din urmă mulţumindu-se să dea savoare unor întâmplări sau să inventeze o poveste bună.

De la distanţă, scriitorii greci aveau în general o perspectivă neclară asupra popoarelor Mării Negre, atât a barbarilor din interiorul continentului, cât şi a grecilor transmutaţi care întemeiaseră oraşele şi aşezămintele ce aveau să se dezvolte de-a lungul litoralului. Xenofon observa că singurul oraş cu adevărat „grecesc" pe care îl întâlnise pe toată coasta sudică – de la Trapezus la Bosfor – era Bizanţul; restul fuseseră atât de influenţate de contactul cu popoarele de pe continent, încât cu greu le puteai recunoaşte[1]. Pentru numeroşi scriitori antici, cel mai mult conta contrastul dintre lumile cunoscute lor şi obiceiurile şi credinţele stranii ale celor pe care îi întâlneau sau despre care auzeau pe mare. Totuşi, după cum arată munca a generaţii de arheologi şi diverşi alţi oameni de ştiinţă, Marea Neagră reprezenta nu atât un loc de întâlnire a lumilor „civilizată" şi „barbară", cât, mai degrabă, unul în care cei veniţi din afară – grecii şi, mai târziu, romanii – se integrau ei înşişi în amestecul de obiceiuri şi stiluri de viaţă ce animau de multă vreme ţărmurile. Încă de la primele expediţii greceşti şi până la sosirea legiunilor imperiale romane, estomparea graniţelor dintre limbi, popoare şi culturi a constituit semnul distinctiv al vieţii pe malul apei.

La capătul lumii

Grecii au pătruns pe Marea Neagră în prima jumătate a mileniului I î.Hr., poate chiar mai devreme. Aflaţi iniţial în căutare de metale pe coasta sudică, şi-au extins ulterior influenţa în amontele râurilor nordice, către zona stepei eurasiatice. Punctele de atracţie erau evidente: dimensiunile râurilor făceau navigaţia uşoară, iar abundenţa de peşte şi cherestea pentru construcţia de vase deschidea perspective promiţătoare comerţului. Lipsa unor surse de hrană îndestulătoare pentru populaţiile ce se înmulţeau în jurul Mării Egee se poate să fi contribuit şi ea la hotărârea grecilor de a lansa expediţii către nord[2].

Navigând spre Marea Neagră, vizitatorii antici intrau într-o lume ce reprezenta, la propriu, o limită a înţelegerii omeneşti. Potrivit lui Platon, lumea se întindea de la Coloanele lui Hercule până la fluviul Phasis (Rioni), de la capătul vestic al Mediteranei până la cel estic al Mării Negre[3]. În cosmologia antică, continentele şi insulele se situau pe o câmpie înconjurată de Ocean, o întindere nesfârşită de apă, originea marilor fluvii ale lumii – Nilul, Dunărea şi Donul. Teoretic, se putea naviga în jurul marginii exterioare a lumii şi pătrunde în interior pe una dintre rutele descrise de aceste fluvii sau se putea trece de la un râu la altul şi reveni la punctul de plecare urmând calea circulară a Oceanului.

Scriitorii antici plasează cele mai vechi întâlniri ale grecilor cu Marea Neagră în mitica epocă eroică, înzestrând marea cu aceleaşi calităţi fantastice care defineau toate limitele lumii. Marea era locaţia preferată a multora dintre miturile ce stăteau la baza religiei populare greceşti. Se spunea că o insulă stâncoasă de la gurile Dunării (sau poate ale Niprului) ascundea mormântul lui Ahile. Pe coasta sudică, Hercule coborâse în Hades pentru a-l îmblânzi pe Cerber, câinele de pază. Amazoanele trăiau în vecinătate, la gurile fluviului Thermodon (Terme) din nordul Turciei sau, într-o versiune alternativă, pe fluviul Tanais (Don) din sudul Rusiei. Peninsula Crimeea era casa taurilor, a căror prinţesă însetată de sânge, Ifigenia, îi sacrifica lui Artemis călătorii rătăciţi. Prometeu, cel care furase focul, zăcuse legat de o stâncă undeva în est, în Munţii Caucaz, un vultur înfruptându-se din ficatul său până la intervenţia salvatoare a lui Hercule.

La întâlnirea cu adevăraţii locuitori ai ţărmurilor, călătorii mediteraneeni i-au descris în termeni nu foarte diferiţi de cei ai poveştilor fantastice. Xenofon relata că, pe ţărmul sudic, tribul războinic al mosynilor (*mossynoikoi*, în greacă) putea aduna o flotă războinică de 300 de pirogi[4]. Despre jefuitorii traci de pe coasta vestică se spunea că puneau făclii pe cele mai stâncoase porţiuni ale litoralului, în speranţa de a atrage navigatorii aflaţi în căutarea unui golf liniştit.

Aceştia s-ar fi îndreptat astfel spre propriul blestem, asemenea moliilor orbite de lumină, lăsând adevărate comori printre resturile navelor împrăştiate de-a lungul ţărmului[5]. Se prea poate ca poveştile despre nemiloşii tauri din Crimeea să fi fost inventate de populaţia locală în scopuri asemănătoare. Către nord-est, istoriile cu piraţii ce atacau vasele rătăcite le-au creat populaţiilor locale o întreagă descendenţă mitică. Se spunea că aheii din Caucaz se trag din acea parte a cetei lui Agamemnon rătăcită pe drumul de întoarcere din războiul troian. Vecinii lor, heniochii („căruţaşii"), erau presupuşii urmaşi ai vizitiilor semizeilor Castor şi Pollux, care îl însoţiseră pe Iason în căutarea Lânii de Aur. Despre aceste două triburi se zvonea că dădeau târcoale ţărmurilor în bărci acoperite, atacând vasele străine, prădându-le şi luând ostatice echipajele. Apoi se pierdeau pe ţărmul lipsit de porturi, ridicându-şi bărcile pe umeri şi dispărând în pădure asemenea fantomelor[6].

Alte grupuri, foarte puţin cunoscute, alcătuiau un adevărat carnaval al ciudăţeniilor umane, catalogate de Herodot, Strabon, Plinius şi alţi scriitori greci sau romani. Despre regiunea de pe coasta vestică, din jurul actualului port bulgar de la Varna, se povestea că fusese ocupată de o rasă de pigmei alungaţi de cocori[7]. Hiperboreenii - literal, poporul celor de dincolo de vântul nordic - trăiau în nordul extrem, ajungeau la adânci bătrâneţi şi erau făcători de minuni. Alături de ei vieţuiau rase cu trăsături şi mai bizare. Arimaspii, cei cu un singur ochi, se înfruntau neîncetat cu grifonii pentru minele de aur. Oamenii dintr-un alt trib aveau două pupile la un ochi, celălalt asemănându-se cu un ochi de cal. Aceştia se învecinau cu un popor cu bărbi foarte lungi, un altul consumator de păduchi şi altul ai cărui membri se transformau în lupi, aveau copite de capră şi dormeau şase luni pe an[8].

Mai mulţi autori antici oferă liste detaliate ale triburilor de pe ţărm, acestea fiind însă, chiar şi după intrarea în epoca bizantină, un amestec de fantezie şi zvonuri întemeiate numai ocazional pe informaţie de prima mână. La sosirea grecilor pe coastă, aceasta era probabil deja populată cu o mulţime de comunităţi stabile sau de confederaţii nomade, pe care astăzi le putem distinge doar prin denumiri vagi, regionale. În vest se aflau tracii, cunoscuţi în Antichitatea târzie pentru calităţile de luptători şi mânuirea sabiei scurte. Mai la nord erau sciţii, unii nomazi, alţii sedentari, crescători de cai şi cultivatori de cereale, cu care îi atrăgeau pe negustorii şi coloniştii greci. Către est, în imensitatea muntoasă a Caucazului, locuia o varietate de grupuri războinice, iar în ţinuturile joase, colhii. Aceştia se poate să fi înfiinţat deja din epoca bronzului un regat puternic, mai multe sate alcătuite din colibe de butuci, înălţate pe colinele din lunca fluviului Rioni[9]. De-a lungul coastei sudice se găseau bitinienii şi paflagonienii, posibil de origine tracă, precum şi triburile de la munte care migraseră din

Caucaz înspre vest. Până şi popoarelor de acest fel, recunoscute de greci ca fiind întru totul umane, li se atribuia uneori un trecut fabulos. Herodot credea despre colhi că se trag din egipteni, fiindcă aveau părul creţ, practicau circumcizia şi torceau lâna[10].

Orice încercare de a asocia locuitorii antici ai ţinuturilor maritime, fie ei fantastici sau reali, unuia sau altuia dintre grupurile etnice moderne este inutilă. Nu există nici o linie neîntreruptă care să lege vreo populaţie antică, inclusiv cea greacă, de poporul modern ce şi-o revendică drept strămoşi. Chiar şi unele grupuri identificate de către autorii antici ca popoare distincte se dovedesc a fi frustrant de greu de găsit în consemnările istorice, apărând şi dispărând fără a lăsa prea multe urme ale culturii şi obiceiurilor lor. Este şi cazul unuia dintre grupurile atestate cel mai de timpuriu în bazinul Mării Negre, cimerienii. Ştim că au existat doar pentru că se pare că au fost forţaţi să-şi părăsească patria din nordul şi estul mării şi să se transforme în războinici nomazi. În peregrinările lor, au dat peste culturile mai vechi şi educate din centrul Anatoliei şi Mesopotamia, care au consemnat sosirea lor. Se spunea că cimerienii fuseseră alungaţi de pe propriile pământuri de nişte invadatori din est, sciţii, un grup de migratori cimerieni îndreptându-se spre sud-vest, către Tracia, iar altul spre sud-est, către Caucaz. Cele două formaţiuni s-au întâlnit în Asia Mică, dezbinând regatele locale înainte de a intra sub influenţa asiriană. Aceasta a fost poate cea dintâi criză a refugiaţilor atestată în istorie, deja o poveste veche pentru Herodot şi alţi scriitori ai epocii clasice[11].

Cimerienii bântuie ca nişte spectre prin textele antice ale Orientului Apropiat. Geneza biblică îi leagă de Gomer, unul dintre nepoţii lui Noe (10.2-3), în vreme ce Ieremia descrie îndurerat invazia cruzilor călăreţi „din ţara de la miazănoapte", înarmaţi cu arcuri şi săbii, care „mugesc ca marea" (6.22-23). Dacă o asemenea invazie a nomazilor nordici a avut într-adevăr loc – fie ca o singură incursiune, fie ca o serie de migraţii nomade în Anatolia –, dovezile textuale ar plasa-o undeva în secolul al VIII-lea î.Hr. După aceea, cimerienii dispar repede din istorie, după ei nerămânând mai nimic în afara unor referiri literare ocazionale. Cu toate acestea, unele urme persistă: numele lor a fost dat principalei peninsule din Marea Neagră, Crimeea, iar cel mai faimos dintre cimerieni a ajuns până în America: Conan Barbarul, prinţul regatului imaginar al „Cimeriei", a fost inventat în anii 1930 de autorul de literatură de consum Robert E. Howard, preluat de cărţile de benzi desenate şi imortalizat în film de Arnold Schwarzenegger.

Sosirea navigatorilor şi comercianţilor greci pe Marea Neagră se poate să fi fost încurajată de refugiaţii cimerieni, care aduceau cu ei veşti despre bogăţiile Nordului[12]. Nu mult după presupusa invazie cimeriană, popoarele vorbitoare

de greacă ale Mării Egee au început să se intereseze avid de regiune. Oraşele-state greceşti situate în Ionia, pe ţărmul Asiei Mici, au trimis expediţii spre nord şi est. Căpitani întreprinzători au vâslit prin Bosfor şi au ridicat pânzele dincolo de deschiderea stâncoasă, urmând poate curentul către est de-a lungul coastelor Bitiniei şi Paflagoniei sau folosind vântul favorabil pentru a se întoarce spre vest şi a aluneca pe lângă ţărmul trac.

„Broaşte în jurul unei bălţi"

Cu toate elementele epice care aveau să fie adăugate mai târziu acestor expediţii, ceea ce le-a stimulat a fost spiritul de iniţiativă, nu gustul cuceririlor sau al aventurii. Ascunse în coca adâncă a corăbiilor sau în spaţiile de sub băncile ambarcaţiunilor cu vâsle erau pânzeturi şi amfore cu vin şi ulei de măsline. Corăbiile se întorceau încărcate cu cherestea din pădurile Alpilor pontici şi ale Caucazului, fier şi metale preţioase extrase din Caucaz şi Carpaţi, mei din delta fluviului Rioni şi grâu din luncile râurilor din nord. Cu timpul, oraşele-mamă ioniene au început să finanţeze construirea unor aşezăminte de-a lungul coastelor. Dependinţe permanente, găzduind greci expatriaţi care puteau servi drept intermediari ad-hoc în relaţiile cu populaţia locală, au început să apară la mijlocul secolului al VII-lea î.Hr.

Mai multe oraşe-state au căutat să profite de pe urma bogăţiilor mării, dar nici unul nu a întrecut Miletul. Cel mai sudic dintre marile oraşe de pe coasta ioniană, acesta era de multă vreme un centru comercial major în zona Mării Egee, la mijlocul anilor 600 îndreptându-şi însă întreaga atenţie către nord. Pe parcursul următorului secol şi jumătate, înainte de anul 500 î.Hr., a fost unul dintre cele mai puternice oraşe din lumea greacă, controlând practic traficul prin strâmtoarea Bosfor şi înfruptându-se din bogăţiile provenite din comerţul cu cereale, metale şi peşte conservat. Coloniile sale se numărau printre bijuteriile de pe ţărmul Mării Negre: Sinope în sud; Dioscurias la poalele Munţilor Caucaz; Panticapaeum, ce păzea intrarea în Marea Azov; şi Olbia, ce se întindea la gurile râului Hypanis (Bug), oferind o deschidere către pajiştile stepelor nordice.

În secolul al V-lea î.Hr., marea cea neospitalieră devenise mult mai primitoare pentru greci decât în secolele de dinainte. Aşezămintele lor împânzeau litoralul cu o reţea de porturi maritime pe care Socrate o compara cu nişte „furnici sau broaşte în jurul unei bălţi"[13]. Vase cu pânze mari, pătrate, soseau dinspre porturile mărilor Egee şi Marmara. Vase mai mici făceau legătura între colonii, iar pirogile transportau marfa în amontele şi în avalul celor mai largi

râuri. Unele oraşe rămâneau antrepozite (*emporia*), funcţia lor principală fiind aceea de a asigura bunul mers al comerţului, altele câştigau titlul de oraş-stat sau *polis*, având guverne autonome şi instituţii publice. În timp, conducătorii celor mai prospere colonii au îmbunătăţit facilităţile portuare ale acestora, construind zăgazuri sau diguri în vederea protejării porturilor de bine-cunoscutele furtuni şi a întăririi liniei de coastă împotriva eroziunii. Dependenţa de oraşele-mamă a devenit curând amintire, noi parteneri şi stăpâni intrând acum în scenă.

Câteva dintre aceste oraşe au fost renumite în întreaga lume greacă şi, mai apoi, în cea romană. Sinope (actualul Sinop, din Turcia) era „cel mai demn de interes oraş din acea parte a lumii", spunea Strabon în secolul I î.Hr.[14] El era situat de-a lungul unui dig îngust, pe partea ferită de vânt a unei peninsule, portul său adânc fiind cel mai bun de pe ruta sudică dinspre Bosfor spre Caucaz. Facilităţile de acostare includeau rade impresionante, iar în oraş se găseau gimnazii, pieţe şi clădiri cu colonade. Zidurile încercuiau o acropolă impunătoare, iar în apropiere, pe câmpia fertilă a fluviului Halys (Kızılırmak), păşteau oi şi gazele. Se cultivau măsline, lucru mai puţin obişnuit în jurul Mării Negre, comerţul cu acestea şi alte produse îmbogăţind oraşul. Sinope reprezenta popasul major înaintea traversării spre Crimeea, iar legăturile sale de peste mare însufleţeau economia. Amforele sinopeene, portocalii şi negre, unele purtând semnul distinctiv al vulturului cu un delfin în gheare, abundă în siturile arheologice de pe ţărmul nordic.

Sinope ajunsese atât de prosper, încât îşi bătea propria monedă şi chiar avea propriile sale colonii, aproape toate oraşele de-a lungul coastei de sud-est fiind de fapt întemeiate de cetăţenii săi. Cel mai important era Trapezus (modernul Trabzon, din Turcia) la est. Deşi capacităţile portuare naturale lăsau de dorit, Trapezus beneficia de situarea geografică la capătul unui drum antic ce şerpuia pe deasupra lanţului muntos pontic, prin trecătoarea Zigana, traversând platoul armean către văile fluviilor Tigru şi Eufrat. Citadela impresionantă a oraşului, construită pe povârnişuri străbătute de şanţuri adânci, făcea posibilă o apărare eficientă în cazul în care muntenii din împrejurimi ar fi devenit ostili.

Oraşele de pe ţărmul dinspre Caucaz nu se puteau lăuda cu asemenea echipamente sofisticate, dar înzestrările naturale şi culoarea locală compensau lipsurile din punctul de vedere al rafinamentului. La Phasis, colonia grecească situată la gurile fluviului Rioni, cheresteaua era trimisă în aval şi încărcată în cabotiere împreună cu alte materiale esenţiale pentru construirea navelor: cânepă pentru velatură, ceară şi catran pentru etanşeizare şi faimosul in colhian destinat pânzelor. În două sau trei zile, bunurile ajungeau la Sinope, unde erau transferate în corăbii mai mari, în vederea voiajului către Marea Egee[15]. Mai

departe pe coastă, la Dioscurias (lângă actualul Sukumi, din Georgia), numeroase triburi coborau din Munţii Caucaz pentru a întâmpina vasele străine. Se spunea că era nevoie de 130 de interpreţi pentru ca diverşii negustori să-şi desfăşoare tranzacţiile acolo - o exagerare, desigur, dar probabil nu foarte mare[16]. Cu timpul, chiar şi interiorul ţării a început să se bucure de roadele negoţului. Până în secolul I î.Hr., ţinuturile de dincolo de Phasis s-au umplut de oraşe cu acoperişuri de ţiglă, pieţe şi alte clădiri publice, iar un secol mai târziu istoricul roman Plinius povestea despre numeroasele poduri ce traversau râul, mereu pline de oameni care se îndreptau spre târg[17].

Crimeea poseda unele dintre cele mai bune porturi naturale, iar abundenţa peştelui în învecinata Mare Azov ar fi putut fi o perspectivă atrăgătoare. Cu toate acestea, teama de populaţiile indigene a împiedicat probabil până relativ târziu stabilirea masivă a grecilor în peninsulă. În urma unei invazii din secolul al V-lea î.Hr., colonişti din Megara, din centrul Greciei, au întemeiat Chersonesul (lângă actualul Sevastopol, în Ucraina), care avea să fie eclipsat mai târziu de cea mai importantă dintre colonii, Bizanţul. Totuşi, ca şi în alte părţi ale mării, milesienii erau cei mai energici din regiune, colonia lor de la Panticapaeum (actualul Kerci, din Ucraina) controlând intrarea în Marea Azov. Acropola ei cuprindea diverse clădiri publice, iar despre port se spunea că are o capacitate de până la treizeci de nave. În josul coastei, către vest, locuitorii din Theodosia (actuala Feodosia, din Ucraina) au construit un port care putea adăposti de trei ori mai multe vase, în vreme ce oraşul era înconjurat de terenuri fertile ce asigurau hrana populaţiei urbane[18].

De-a lungul ţărmului nord-vestic, porturile adânci erau rare, dar gurile marilor fluvii şi lacurile de coastă reprezentau surse de peşte şi căi de acces către interior. Potrivit lui Herodot, fluviul Borysthenes (Nipru) era cel mai mare:

> Borysthenes... este, după părerea mea, fluviul cu cele mai mănoase câmpii, nu numai printre râurile sciţilor, ci şi printre toate celelalte, afară doar de Nilul Egiptului... de-a lungul lui se află păşuni frumoase şi bogate pentru turme; peşte dă mult, de cel mai bun soi, iar apa lui este foarte bună de băut şi curge limpede pe lângă ape mâloase; bucatele pe malurile lui sunt minunate, iar iarba, acolo unde pământul nu e semănat, creşte uimitor de înaltă[19].

Poate cea mai timpurie aşezare de pe întreaga coastă de nord, Berezan, se întindea pe o peninsulă (acum insulă) la gurile fluviului Borysthenes. În timp, colonia a fost pusă în umbră de vecinii mai tineri şi mai bogaţi. Olbia se afla pe râul Bug, aproape de punctul în care acesta se uneşte cu estuarul Niprului. La apogeu, poate să fi avut o populaţie de aproximativ 10.000 de locuitori şi

clădiri închinate lui Zeus şi Apollo, cetăţenii cumpărând şi vânzând într-o piaţă uriaşă[20]. Acolo, aurari renumiţi făureau complicate opere de artă, combinând elemente greceşti şi barbare, obiecte ce se numără astăzi printre cele mai preţuite comori arheologice din muzeele ucrainene şi ruseşti.

Un nivel chiar mai ridicat al schimburilor dintre greci şi localnici caracteriza probabil coloniile ce se întindeau mai departe spre vest: oraşele milesiene Istria şi Tomis (actuala Constanţa, din România) de lângă Delta Dunării; Odessus (actualmente Varna, din Bulgaria), colonie milesiană cu un golf adăpostit; şi, mai la sud, Mesembria şi Apollonia (actualele Nesebăr şi Sozopol, din Bulgaria), aşezări megariene şi milesiene cu pescării şi bune terenuri arabile. Acestea erau aşezate geografic mai aproape de centrele lumii greceşti şi puteau, prin urmare, profita atât de comerţul pe uscat, cât şi de cel maritim. Erau, de asemenea, adăpostite printre popoarele trace, care formaseră, chiar din primele zile ale colonizării, entităţi politice relativ stabile şi puternice, dornice să profite de interacţiunea cu nou-veniţii[21].

Dezvoltarea coloniilor din regiunea Mării Negre a fost impulsionată de locul ocupat în economia lumii antice. Pe vânt favorabil, un vas comercial putea ajunge de la Marea Azov la insula Rodos din Marea Egee în nouă zile[22], iar coca sa încăpătoare adăpostea produse a căror valoare ar fi fost apreciată în majoritatea lumii cunoscute. Grâul şi orzul cultivate pe continent erau deosebit de importante pentru aprovizionarea Ioniei şi Greciei centrale. (În războiul cu Sparta, Atena a ajuns să depindă de transporturile de cereale din regiune, blocada spartană asupra Dardanelelor fiind, parţial, motivul ce a forţat Atena să capituleze[23].) Alunele, care se găsesc şi astăzi din abundenţă pe întreaga coastă de sud-est, erau duse până în Alexandria[24]. Poetul Vergilius proslăvea fierul, uleiurile puternic aromatizate şi lemnul de pin aduse din zonă de corăbiile romane[25].

Animalele şi plantele exotice au urmat şi ele calea vestului. Comercianţii din partea de răsărit a mării au descoperit o pasăre ciudată, de culoarea cuprului, cu pene lungi în coadă şi carne neagră, suculentă. Aceasta putea fi prinsă în câmpiile joase din împrejurimile coloniei Phasis şi era exportată în Grecia şi Italia. În cele din urmă, grecii şi romanii aveau să înveţe să crească ei înşişi pasărea, numele trădându-i însă originile - „pasărea phasiană" sau fazanul. În epoca romană a devenit extrem de popular un fruct roşu cu gust înţepător cultivat în colonia Cerasus, de pe coasta sudică. Conform tradiţiei, el a luat numele coloniei, termenul pe care multe popoare urmau să-l adopte pentru a denumi fructul fiind latinescul *cerasum*, adică „cireaşă". Exoticul ascundea totuşi mereu un grăunte de pericol. Mărşăluind pe ţărmul sudic în secolul al IV-lea î.Hr., Xenofon şi mercenarii săi greci au descoperit că delicioasa miere din regiune putea să provoace crize de nebunie[26].

Peşte se găsea din belşug, la fel şi resurse de sare, disponibile în diverse locuri, mai ales în bancurile de nisip de pe ambele părţi ale istmului ce leagă Crimeea de ţărmul nordic, ceea ce însemna că peştele prins putea fi conservat pentru călătoriile spre Marea Egee. Pălămida şi tonul erau la mare preţ, fie întregi şi sărăţi, fie tăiaţi cubuleţe şi muraţi. În Roma secolului I î.Hr., un borcan de peşte pontic putea costa la fel de mult ca angajarea unui zilier[27], deşi Plinius se plângea că asemenea delicatese erau cunoscute pentru flatulenţa puternică pe care o provocau[28].

Marile migraţii anuale ale diverselor specii de peşte însemnau momente de activitate intensă pentru pescari şi negustori. Iarna, bancurile de anşoa se adunau în părţile mai calde ale mării, în zonele de mică adâncime din largul Anatoliei şi Crimeei, migrând spre nord către primăvară, pentru a depune icre în Marea Azov. Cel mai aprig duşman al peştilor anşoa, scrumbia, ierna mult mai la sud, în Marea Marmara, adunându-se în bancuri primăvara, în vederea călătoriei către zonele cu hrană abundentă din Marea Neagră. Pălămida îşi urma propriul traseu, migrând de jur-împrejurul mării în sensul acelor de ceasornic, din reciful nord-vestic până în Bosfor, pe timpul verii şi al toamnei. Strabon povesteşte că, în timpul acestor migraţii, populaţia din Trapezus era prima care se bucura de privilegiul capturii de pălămidă, cea din Sinope, a doua, iar Bizanţului îi venea rândul la urmă, când bancurile înotau pe lângă ţărm în căutarea ieşirii spre apele mai calde din sud. Chiar şi atunci când ajungeau în Bosfor, peştii erau încă destul de numeroşi pentru a fi prinşi cu mâna - sau cel puţin aşa pretindeau pescarii[29]. La sfârşitul secolului al XVIII-lea, naturalistul Peter Simon Pallas încă mai întâlnea ţărani din sudul Rusiei care îşi câştigau existenţa într-un mod asemănător celui în care o făceau predecesorii lor cu două milenii în urmă, prinzând peşte în Marea Azov, tăindu-i burta, sărându-l şi exportând produsul către arhipelagul Mării Egee[30].

„O comunitate a raselor"

Înfloritorul comerţ de la Marea Neagră depindea nu numai de energia oraşelor-mamă ioniene şi a coloniilor acestora, ci şi de relaţia simbiotică dintre coloniştii greci şi indigeni. Pentru coloniştii şi călătorii mediteraneeni, popoarele de la Marea Neagră erau „barbare" - nevorbitoare de greacă -, dar nu neapărat considerate astfel în sensul actual al adjectivului. Ca şi în alte regiuni de frontieră, grecii pontici îşi găseau propriile modalităţi de a se adapta la sau chiar de a adopta culturile popoarelor pe care le întâlneau, în parte datorită fluidităţii conceptului însuşi de „spirit grec", în parte din cauza schimbului firesc de obiceiuri

dintre grupurile culturale de-a lungul unor mari perioade de interacţiune susţinută. În timp s-a dezvoltat un fel de civilizaţie hibridă, „o comunitate a raselor", cum o numeşte savantul rus Mihail Rostovţev, ce îmbina forme artistice, moduri de viaţă şi chiar limbi vorbite pe coastă şi pe continent[31]. Odată cu trecerea vremii, linia de demarcaţie între „grec" şi „barbar" imaginată de poeţii şi dramaturgii Atenei clasice a început să devină tot mai neclară[32].

Caracteristicile precise ale acestei simbioze sunt greu de distins, dar dovezi incontestabile ale existenţei sale apar în mărturiile arheologice. Chiar unii scriitori, precum Herodot, au fost impresionaţi de măsura în care, pe vremea aceea, ea dăduse deja naştere unei culturi profund îndatorate influenţelor reciproce dintre colonişti şi indigeni. La Berezan, primii colonişti greci au imitat practicile localnicilor construind colibe pentru a se adăposti de frigul iernii[33]. Unele oraşe au inclus chiar reprezentări ale barbarilor pe monedele bătute, iar aşa-numitul cavaler trac, învăluit într-o mantie care flutură în vânt, se regăseşte pe numeroase monumente funerare greceşti de-a lungul ţărmului vestic. Influenţa culturală funcţiona în ambele sensuri. La Gelonus, oraş situat pe teritoriul unui trib nordic cunoscut sub numele de budini, barbarii ridicau statui şi altare după moda greacă, deşi le ciopleau în lemn, nu în piatră, şi-l sărbătoreau pe Dionysos. Limba pe care o vorbeau era un amestec de greacă şi barbară, după spusele lui Herodot, care făcea chiar speculaţia că indigenii ar fi putut fi la origine greci care adoptaseră modul de viaţă al barbarilor[34]. (Herodot s-ar fi putut referi la un sit masiv de pe un afluent al fluviului Nipru, astăzi scos la lumină de săpături, ce consta dintr-o întăritură de lemn lungă de peste treizeci de kilometri[35].) Legăturile dintre greci şi celelalte popoare depăşeau uneori graniţa dintre lumea reală şi cea mitică. Pausanias susţinea în secolul al II-lea d.Hr. că hiperboreenii mitici le plăteau tribut atenienilor, trimiţându-le primele fructe prin intermediul barbarilor ce locuiau la nord de Marea Neagră[36].

Amestecul cultural pare să fi fost deosebit de pronunţat în nord şi nord-vest din două motive. Primul îl constituia relieful regiunii, alcătuit din câmpii întinse de-a lungul coastei, traversate de mari ape curgătoare, care asigurau legătura între oraşele de pe litoral şi interiorul continentului. În schimb, coloniile de pe ţărmurile sudice şi sud-estice erau cocoţate pe faleză, cu spatele la munţi. Al doilea motiv îl reprezenta interacţiunea coloniştilor din nord şi nord-vest cu popoarele barbare ale căror civilizaţii şi structuri politice par să fi fost deja dezvoltate la sosirea grecilor. În această regiune i-au întâlnit grecii pe sciţi, un număr de popoare care, în ochii scriitorilor din Atena şi alte centre ale civilizaţiei greceşti din Mediterana, aveau să se identifice cu însăşi imaginea barbarilor lumii pontice.

Pentru scriitorii antici, denumirea de „scit" avea cu precădere un sens geografic. A fi scit însemna a locui într-un climat rece şi a duce o viaţă nomadă, având ca principală ocupaţie creşterea cailor. Cunoştinţele noastre despre diversele limbi şi culturi ce conviețuiau sub termenul respectiv vin în principal de la Herodot, ale cărui dovezi proveneau cel mai probabil din relatările altor călători sau din simple zvonuri, el susţinând că sciţii se credeau cel mai tânăr popor. Propriul lor mit originar, asociat cu uniunea dintre un zeu şi o fecioară a fluviului, era plasat la distanţă de doar un mileniu[37]. Sciţii erau împărţiţi în mai multe triburi ce vorbeau limbi reciproc neinteligibile. Unii cultivau cereale pentru export, alţii trăiau în pădure, iar alţii hălăduiau prin stepa lipsită de copaci. Din craniile duşmanilor îşi făceau cupe, iar scalpurile le coseau între ele, făcându-şi mantii. Mulgeau iepele suflând în anusul animalului şi se îmbăiau în vapori de canabis, ceea ce îi făcea să „urle de plăcere"[38]. Aveau o afinitate specială pentru zeii războinici şi se închinau la altare formate dintr-un morman de scânduri pe care era pusă o sabie. Se spunea că unii dintre ei sufereau de o boală ce-i transforma pe bărbaţi în femei, posibilă referinţă la androginia socială sau chiar la hemoroizii sângerânzi asociaţi cu lungile perioade petrecute călare[39]. Herodot spune că cel mai mare talent al sciţilor era supraviețuirea: dacă se confruntau cu un invadator, dispăreau pur şi simplu în stepă, fugind ca o turmă de căprioare speriate[40].

Cei mai mulţi geografi antici au acceptat ca o descriere veridică a tuturor barbarilor din nord portretul pe care îl face Herodot sciţilor, acesta fiind adoptat în cele din urmă şi de scriitorii romani şi bizantini. Mulţi locuitori greci de pe continent nu vor fi avut contacte directe cu adevăraţii sciţi, cărora să le poată suprapune aceste imagini, majoritatea fantastice. În Atena, arcaşii sciţi erau distribuiţi în roluri de gărzi şi jucau în comediile lui Aristofan, echivalentul antic al lui *Keystone Kops*. Dovezile arheologice confirmă parţial spusele lui Herodot. O cultură nomadă puternică a existat într-adevăr în stepa pontică, iar ataşamentul faţă de cai, canabis şi război în sânul respectivelor comunităţi este atestat grăitor de excavările a numeroase situri funerare ce se întind din România de astăzi până la graniţele vestice ale Chinei[41]. Totuşi, în vreme ce sciţii le puteau părea scriitorilor din Ionia sau de pe continentul grec situaţi la antipodul civilizaţiei, pentru grecii de pe litoralul Mării Negre ei erau atât furnizori de alimente pentru aprovizionarea colo··ilor şi pentru export, cât şi o putere militară care, în funcţie de circumstanţe. politice, putea constitui fie o ameninţare, fie o sursă de securitate.

Adevăraţii sciţi erau un grup numeros de popoare, probabil de origine iraniană, care trăiseră iniţial ca păstori nomazi. Ei au fost printre primii dintr-un

lung şir de popoare ce au migrat din Asia Centrală spre vest, mânându-şi uriaşele herghelii de cai şi turme de oi şi vite. Până în anii 700 î.Hr., se pare că i-au alungat pe mai vechii cimerieni, care probabil migraseră, la rândul lor, din est.

Sosirea sciţilor în zona Mării Negre a alarmat regatele din Orientul Apropiat. Consemnări ale conflictelor cu cetele scite apar în diverse texte antice, sub denumiri care le prefigurează pe cele de mai târziu, sciţii putând fi *aşkenazii* din sursele evreieşti (*Geneza* 10.3). În secolul al VI-lea î.Hr., perşii au înfrânt un popor răsăritean pe care îl numeau *saka*. Faimosul basorelief în piatră de la Behistun, din vestul Iranului, îi înfăţişează pe Darius şi duşmanii lui îngenuncheaţi, printre aceştia din urmă putând fi văzut, încătuşat, conducătorul *saka*, Skunka, cu barba sa lungă şi căciula ascuţită, reprezentare obişnuită a barbarului nordic. (După cucerirea sciţilor din est, în 513 î.Hr., Darius a mai condus o campanie împotriva verilor vestici ai acestora, de această dată lipsită de succes.)

La sosirea grecilor pe ţărmul nordic, triburile scite erau deja o prezenţă majoră între Dunăre şi Don. În anii 300 î.Hr. ei ajunseseră să exercite o anume hegemonie asupra întregii regiuni, doar înălţimile Crimeei situându-se probabil în afara sferei lor de influenţă. Unii renunţaseră la transhumanţă şi deveniseră agricultori, cultivând grâne ce aveau să se dovedească extrem de atrăgătoare pentru comercianţii din Mediterana. Cele mai spectaculoase descoperiri arheologice din Ucraina şi sudul Rusiei datează din această „epocă de aur" a sciţilor: complexuri de locuinţe din lemn şi grămezi de pământ, tumuluşi funerari sau gorgane spectaculoase ce marchează încă orizontul stepei, precum şi artefacte complicate, posibil opera aurarilor din apropierea coastei. Unele dintre lucrările în aur reflectau iniţial temele nomade ale animalelor sacre şi ale vânătorii, făcând loc cu timpul unor reprezentări fidele ale vieţii domestice – mulsul oilor, montarea corzii la un arc nou, tăbăcirea pieilor –, precum şi ale zeilor şi eroilor împrumutaţi din panteonul grec. Bijuterii preţioase şi arme îngreunate de ornamente (inclusiv tipicul *gorytos*, o combinaţie de teacă pentru arc şi tolbă pentru săgeţi) indicau faptul că aceste culturi nomade ale stepei adoptaseră treptat trăsăturile definitorii ale mai aşezaţilor vecini greci. Perioada se poate să fi fost asociată domniei unui rege anume, Ateas, acel „rex scytharum" din sursele romane de mai târziu, a cărui moarte este consemnată, într-o luptă cu Filip al II-lea al Macedoniei, în vara anului 339 î.Hr.[42]

Sciţii erau călăreţi iscusiţi, calul stând la baza culturii lor materiale şi a etosului războinic ce îi impresiona atât de mult pe străini. În *Iliada* apar deja diferite denumiri ale triburilor scite, printre care „mulgătorii de cai", ele reflectând fascinaţia grecilor pentru această particularitate culinară – consumarea laptelui de iapă fermentat, un intoxicant uşor, gustat încă în Asia Centrală.

Însă, în vreme ce calul era animalul necesar, căprioara era animalul legendar. Magnifice lucrări în aur descoperite în mormintele scite prezintă diverse motive ale căprioarei, corniţele şerpuind pe spinarea animalului într-un mod care i-ar fi încântat pe entuziaştii adepţi ai curentului Art Nouveau multe secole mai târziu. Luptătorii sciţi confecţionau elaborate apărători de corniţe chiar şi pentru cai, înzestrându-şi astfel animalele domestice cu elanul mistic al căprioarei sacre.

Herodot a dedicat mai mult timp descrierii sciţilor decât oricărui alt subiect al *Istoriilor* sale, cu excepţia egiptenilor. Cele două popoare reprezentau de fapt limitele înţelegerii grecilor referitoare la întinderea lumii antice. Cel din urmă era, după spusele lui Herodot, cel mai cultivat popor de pe pământ, acesta făcând mari eforturi pentru a-i descrie în detaliu obiceiurile, arhitectura şi agricultura şi arătându-se mai puţin entuziasmat cu privire la popoarele din jurul Mării Negre. Ceea ce l-a frapat pe Herodot - ca şi pe alţi scriitori - la sciţi a fost discrepanţa dintre moravurile sociale ale acestora şi cele ale grecilor sau, mai precis, felul în care ele apăreau în mod ciudat ca fiind paralele, dar diferite. Sciţii traversau stepa în căruţe acoperite, aşa cum grecii spintecau valurile în corăbii. Îşi comemorau morţii onorându-i în cadrul unor sărbători grandioase şi construiau monumente dedicate eroilor, dar frenezia îi împingea şi la sacrificii umane. Beau vin, însă nu-l îndoiau nicicând cu apă.

A existat totuşi o excepţie importantă de la această imagine a străinului sălbatic, şi anume Anacharsis - unul dintre puţinii sciţi consideraţi de Herodot demni de a fi prezentaţi în detaliu. În mod indirect, se prea poate ca el să fi fost inventatorul civilizaţiei occidentale.

Cum a salvat un scit civilizaţia

În general, scriitorii greci îi înfăţişau pe sciţi drept un popor mărginit şi închis în sine, antipatic în ochii străinilor, suspicios la adresa modurilor de viaţă diferite de al lor, fapt ce pare a veni în contradicţie cu atestările clare ale schimburilor culturale din mărturiile arheologice. Herodot spune însă că Anacharsis se deosebea de ai săi, fiind un mare călător şi un om deosebit de cultivat. După ce trăise şi predase în multe părţi ale lumii, Anacharsis a pornit în cele din urmă spre casă, poposind într-o colonie greacă de la Marea Marmara înainte de a urca Bosforul către Marea Neagră. Acolo a fost martorul riturilor lui Cybele, zeitate divinizată mai întâi în Asia Mică, al cărei cult s-a răspândit ulterior şi în Grecia. Anacharsis a fost atât de impresionat, încât a jurat să ducă acele obiceiuri în Sciţia, dacă zeiţa avea să-i asigure o călătorie liniştită în continuare.

Aşa s-a şi întâmplat, iar Anacharsis şi-a ţinut promisiunea: la întoarcere, s-a retras într-o pădure deasă şi, cu toba în mână, a reprodus ritualul întocmai cum îl văzuse la greci. Însă tragedia l-a lovit în scurt timp după aceea. Potrivit descrierii poetului Diogenes Laertios:

> Din depărtări se întoarse-ntr-a sciţilor ţară Anacharsis,
> Obiceiuri greceşti pentru ai săi aducând.
> Dar abia cuvântat-a şi iute, cu şuier năprasnic,
> O săgeată în zbor dusu-l-a până la zei[43].

În mijlocul reveriei sale, Anacharsis a fost descoperit de regele scit, care şi-a scos arcul şi l-a ucis pe nesăbuitul membru al tribului. Herodot explică astfel de ce, dacă vreun călător prin Sciţia întreabă de Anacharsis, localnicii vor nega că ar fi auzit vreodată de el, vina lui fiind aceea de a se fi aventurat peste hotare, adoptând primejdioasele obiceiuri ale străinilor[44].

Pe vremea lui Herodot, în secolul al V-lea î.Hr., Anacharsis era deja o figură pomenită deseori în rândul claselor educate din Atena, un personaj literar cunoscut pentru observaţiile acide la adresa moralităţii vremii şi pentru capacitatea de a le da peste nas filozofilor trufaşi, probabil un fel de Oscar Wilde al epocii. El a rămas un model al virtuţii barbare mult timp după aceea. Platon îl elogia drept un inventator ingenios şi un om extrem de abil. Aristotel îl considera un retorician demn de stimă, deşi prost logician. Strabon menţionează că era un om sobru şi drept, Plinius presupunând chiar că el ar fi fost inventatorul ancorei şi al roţii olarului[45].

Cu toate acestea, e greu de spus dacă Anacharsis a existat sau nu în realitate. Nu s-a păstrat nici o consemnare contemporană a existenţei sale şi foarte puţine informaţii în afara celor oferite de Herodot. Până şi acestea sunt suspecte, având în vedere că povestea conţine prea multe imagini puternice pe care grecii clasici le-ar fi asociat cu sciţii în general (presupusa aversiune faţă de lucrurile venite din afară, arcul, pădurea virgină) pentru a fi întru totul credibilă[46]. Povestea clasică susţine însă că acesta ar fi fost un vlăstar al casei regale scite, poate chiar rezultatul uniunii dintre un rege local şi o grecoaică. Se poate ca el să fi sosit în Grecia, pe cont propriu sau cu o solie scită, pe la începutul secolului al VI-lea î.Hr. Se spune că ar fi primit două onoruri rare, ceea ce ar indica adaptarea sa totală la cultura greacă: cetăţenia ateniană şi iniţierea în sacrele mistere de la Eleusis. Totuşi, a rămas cunoscut scriitorilor antici ca *Anacharsis ho Skythes* – „Anacharsis Scitul".

În ciuda originilor sale barbare, Anacharsis era celebrat în literatura greacă ca o întruchipare a înţelepciunii practice. Într-un fel, însăşi provenienţa lui străină

a oferit un procedeu literar util. O figură de stil favorită consta în a pune cuvinte în gura barbarului şi a-l face să vorbească în postura de critic social, un motiv comun mai multor surse literare fiind juxtapunerea lui Anacharsis şi Solon, moralistul barbar cu picioarele pe pământ în contrast cu legiuitorul atenian. Plutarh îl plasează chiar printre cei şapte înţelepţi într-o conversaţie imaginară despre mâncăruri şi băuturi somptuoase purtată cu mai mulţi indivizi, cum ar fi Esop şi o tânără fecioară care îi perie părul pentru a-i îmblânzi trăsăturile sălbatice[47]. Plutarh pare a susţine astfel că diferenţele dintre greci şi barbari nu erau atât de mari pe cât s-ar crede.

Este parţial meritul lui Plutarh că Anacharsis a trecut din lumea greacă în cea romană şi dincolo de ea, având o reputaţie de cârcotaş şi mucalit cu limba ascuţită, plasat, începând din Renaştere, în proximitatea marilor lucrări ale civilizaţiei occidentale. Erasmus menţionează obiceiul său de a dormi cu mâna la gură, pentru a arăta pericolul pe care îl pot reprezenta cuvintele. Montaigne îl pomeneşte în rolul virtuţii ca mod de viaţă. Se poate chiar să se fi strecurat şi în fundalul tabloului lui Rafael *Şcoala din Atena*, individul blond, zburlit, cu aspect neîngrijit ce se iţeşte peste umărul lui Aristotel.

Înţeleptul scit îşi intră însă în drepturi într-un loc şi într-un moment puţin probabile: la sfârşitul secolului al XVIII-lea, ca subiect al unui bestseller francez. *Călătoriile tânărului Anacharsis în Grecia*, carte publicată în 1788, nu se referă de fapt câtuşi de puţin la Anacharsis, în orice caz nu la cel bătrân. Este o lungă şi antrenantă prezentare a unei perspective asupra civilizaţiei clasice, datorată abatelui iezuit Jean-Jacques Barthélemy, trezorier al medaliilor în cabinetul lui Ludovic al XVI-lea. Adevărată autoritate în domeniul limbilor clasice şi în cel al numismaticii, acesta şi-a petrecut mai bine de trei decenii scriind cele şapte volume ale *Călătoriilor*. El a imaginat o călătorie întreprinsă din Sciţia la Atena de către un tânăr pe nume Anacharsis, descendent al ilustrului său predecesor. Pe parcursul voiajului, acesta îi întâlneşte pe toţi înţelepţii vremii, se angajează în conversaţii şi dezbateri şi oferă o expunere detaliată a ideilor filozofilor greci, precum şi o serie de descrieri ale locurilor importante din lumea antică.

La vremea lor şi mai bine de un secol după aceea, *Călătoriile* s-au bucurat de un uriaş succes la public. Barthélemy medita: „Succesul cărţii mi-a depăşit aşteptările. Publicul a primit-o în modul cel mai favorabil cu putinţă, ziarele franceze şi din străinătate au elogiat-o". Şcolarii o foloseau pe post de introducere în opera clasicilor, orice burghez care se respecta posedând un exemplar în franceză sau una dintre numeroasele traduceri. După cum nota traducătorul unei ediţii engleze,

> Opera oferită acum cititorului englez expune o imagine completă a manierelor, obiceiurilor, ceremoniilor religioase, legilor, artelor şi literaturii Greciei antice în perioada splendorii sale. Până acum, acestea puteau fi cunoscute doar prin intermediul citirii cu atenţie a unor scriitori prea puţin preocupaţi să îmbine plăcerea cu instruirea. Dimpotrivă, *Călătoriile lui Anacharsis* sunt scrise într-o asemenea manieră încât cititorul poate fi tentat să-şi imagineze că răsfoieşte o lucrare de divertisment, invenţie şi fantezie, până când privirea îi alunecă în josul paginii...[48]

Acolo, în notele de subsol, Barthélemy îşi susţine fiecare citat, argument şi ipoteză prin referinţe la surse originale, făcând astfel posibilă în sfârşit obţinerea unor cunoştinţe solide despre clasici fără a fi nevoie de greacă şi latină, dublată de plăcerea unei abile poveşti de aventuri.

Călătoriile au avut un impact major asupra dezvoltării neoclasicismului în arta şi literatura franceză şi asupra răspândirii filoelenismului în Europa prin intermediul numeroaselor traduceri. Când se aventurau pe Marea Neagră, călătorii se gândeau la Anacharsis, atât la cel bătrân, cât şi la cel tânăr. Începând din anii 1780, un număr remarcabil de scriitori îl menţionează în propriile consemnări ale călătoriilor pe mare şi ale explorărilor litoralului, unii pretinzând chiar că ar fi găsit pădurea în care bătrânul Anacharsis a fost ucis de tovarăşii săi. Alţii identifică locul de unde Anacharsis cel tânăr a pornit către Grecia, aparent fără a ţine cont de faptul că versiunea lui Barthélemy era una declarat fictivă[49].

Popularitatea lucrării lui Barthélemy trimite la ironia esenţială a poveştii lui Anacharsis. Imaginea Greciei antice populară printre europeni – ordonată, raţională, virtuoasă şi civilizată – era filtrată printr-o lentilă scită. Forma naraţiunii lui Barthélemy ca istorisire a unui călător oarecum uimit, ce aruncă o privire proaspătă asupra unor teme familiare, nu era neobişnuită în secolul al XVIII-lea, dar nici o altă operă de acest gen nu s-a mai bucurat de impactul *Călătoriilor tânărului Anacharsis* asupra percepţiei europeanului educat din clasa de mijloc în privinţa artei, arhitecturii şi filozofiei lumii antice. Astfel, cel care a facilitat introducerea clasicilor greci în şcolile elementare şi în saloanele Europei moderne, precum şi, într-un fel, întâlnirea europenilor cu ei înşişi a fost un barbar de pe ţărmul Mării Negre.

Călătoria lui „Argo"

Reputaţia lui Anacharsis cel bătrân era în floare în ultimele secole ale mileniului I î.Hr. Virtuţile capitale întruchipate de înţeleptul scit se dovedeau a fi o perspectivă utilă filozofilor greci în cazul propriei societăţi. Cam în aceeaşi

perioadă, o altă poveste despre Marea Neagră se bucura de popularitate. Legenda lui Iason şi a argonauţilor săi le era deja cunoscută lui Homer şi Hesiod, prima versiune integrală a poveştii datând, ca multe dintre zicătorile şi istorisirile despre Anacharsis, din perioada elenistică, ce se întinde de la sfârşitul secolului al IV-lea î.Hr. până la apariţia Romei republicane, trei secole mai târziu. Apollonios din Rodos şi-a compus *Argonautica*, cea mai importantă relatare a legendei lui Iason, în secolul al III-lea î.Hr., după care i s-a oferit foarte râvnitul post de curator al faimoasei biblioteci din Alexandria, probabil tocmai datorită succesului pe care îl avusese opera sa.

Apollonios începe astfel: „Regele Pelias a fost cel care i-a trimis". Pelias, uzurpatorul tronului lui Iolcus, aflase de la un oracol că moartea i se va arăta sub forma unui bărbat cu un picior desculţ. Când nepotul său Iason i-a intrat şchiopătând în curte, fiindcă îşi pierduse o sandală în noroiul lipicios al râului aflat în perioada revărsărilor de primăvară, Pelias a plănuit să-l trimită într-o expediţie periculoasă, pentru a-şi evita astfel soarta. Sarcina era aceea de a recupera de la Aeetes, regele din Colhida, lâna berbecului de aur, aflată în paza unui şarpe la capătul cel mai îndepărtat al mării. Sub supravegherea atentă a Atenei, a fost construită o corabie specială, cea mai bună navă cu vâsle ce existase vreodată, în carena căreia se afla o scândură din stejarul dodonian, sacru, al lui Zeus, care o înzestra cu darul vorbirii. Cei mai buni şi mai curajoşi semizei şi eroi făceau parte din echipaj, periculoasa călătorie urmând a-i pune la grea încercare. Triburi ostile i-au pândit de pe coaste, fiare blestemate li s-au ridicat în cale, iar după ce au găsit comoara, regele cel răzbunător şi familia lui au dorit să-şi recupereze bunurile furate. În cele din urmă, argonauţii s-au întors în Grecia împuţinaţi, dar aducând cu ei Lâna de Aur şi, în plus, pe Medeea, fiica regelui din Colhida.

Au existat multe încercări de a descoperi rădăcinile legendei lui Iason în realitate. La fel ca în cazul istorisirilor lui Anacharsis, călătorii au căutat dovada existenţei locurilor şi practicilor descrise în naraţiunea lui Apollonios încă din Antichitate. În anii 1980, aventurierul britanic Tim Severin a construit chiar, folosind tehnicile epocii de bronz, o corabie, pe care a condus-o apoi din Grecia până în Georgia sovietică, Colhida de altădată, pentru a demonstra că o asemenea călătorie ar fi fost posibilă[50]. Primele versiuni ale poveştii lui Iason reflectau cu certitudine experienţele navigatorilor antici prin prisma mitologiei populare. Geograful Strabon ştia foarte bine că viaţa pe mare încuraja făurirea de mituri:

> În general, cei din vremea lui Homer priveau Marea Neagră ca pe un fel de-al doilea Ocean şi credeau că cei care ajung acolo trec de limitele lumii locuite, ca şi

cei care se aventurează dincolo de Coloanele lui Hercule. Marea Pontică era considerată cea mai mare din partea noastră de lume, din acest motiv spunându-i-se şi „Pontul", tot aşa cum lui Homer i se spunea „Poetul"[51].

Strabon susţine că însăşi Lâna de Aur îşi putea avea originile în utilizarea pieilor de oaie ca sită pentru culegerea aurului din râuri, tehnică bine cunoscută popoarelor din Caucaz[52].

Cu toate acestea, căutarea surselor reale ale legendei lui Iason pierde din vedere lucrul cel mai important. Ca operă literară, *Argonautica* lui Apollonios era într-o măsură mai mare produsul epocii decât o întoarcere în timp către primele vârste ale explorărilor greceşti în Marea Neagră. Apollonios scria într-un moment în care victoriile lui Alexandru cel Mare făcuseră loc luptelor interne între generalii săi şi alţi pretendenţi la moştenirea acestuia. Cuceririle lui impuseseră limba şi cultura grecilor în aproape întreaga lume cunoscută, moartea sa, petrecută în anul 323, lăsând însă loc unei perioade de confruntări neîncetate între succesori. În epoca elenistică, scriitori precum Apollonios aveau menirea să reconstituie gloria unui trecut mitic, proiectându-l pe fundalul realităţilor dure ale prezentului. Adevărata temă a acestui poem epic este aşadar impulsul nostalgic, şi nu dorinţa de aventură.

Însuşi traseul urmat de argonauţii lui Apollonios este în mod grăitor anacronic. Unele dintre cele mai vechi relatări ale unor călătorii de afaceri ne parvin sub formă de *periploi*, combinaţie de gazetărie şi ghid de navigaţie datând poate chiar din secolul al VI-lea î.Hr. Trecerea timpului aduce schimbări remarcabile în *periploi*. Cei dintâi îi instruiesc pe marinari ca, după ce pătrund în Marea Neagră, să o ia la stânga, adică spre vest, şi să navigheze de-a lungul coastei. Doar mult mai târziu ei sunt sfătuiţi să o apuce la dreapta, spre Caucaz. Motivul virajului la stânga este incert, dar se poate să fi avut legătură cu perspectivele comerciale mai atrăgătoare din nord şi vest[53]. Oraşele precum Sinope, de pe ţărmul sudic, apăruseră înaintea celor din alte părţi ale mării, dar ceea ce trebuie să fi atras cei mai mulţi vizitatori a fost comerţul cu peşte şi cereale, deosebit de intens pe ţărmurile scite şi trace. Ruta de mare distanţă din lungul coastei sudice a devenit obişnuită abia mai târziu, odată cu crearea propriilor colonii la est de Sinope şi dezvoltarea unor oraşe precum Phasis. Astfel, navigând direct către Colhida, argonauţii se îndreptau într-o direcţie ce era mult mai probabilă pe vremea lui Apollonios decât în trecutul înnegurat în care este plasată legenda.

În secolul al III-lea î.Hr., poate chiar mai înainte, orice călător în Marea Neagră ar fi aflat de-a lungul coastei multe trimiteri la Iason şi argonauţii săi: promontorii şi golfuri numite după diverse incidente din timpul călătoriei lor,

mituri locale asociate cu anumiţi membri ai echipajului şi aşa mai departe. Acestea erau probabil inovaţii de factură recentă, nu rămăşiţe ale expediţiei antice a eroicilor aventurieri. Ceea ce a constituit un eveniment major în memoria culturală a epocii elenistice pare să fi trecut neobservat de popoarele indigene din est. În mod surprinzător, informaţiile privitoare la argonauţi şi presupusa lor călătorie lipsesc din mitologia şi folclorul popoarelor din jurul mării. Doar după începutul expansiunii comerţului cu lumea mediteraneană şi înflorirea centrelor urbane legarea istoriei oraşelor de un trecut imaginar a început să le pară utilă coloniştilor greci şi chiar băştinaşilor elenizaţi, aceştia inventându-şi mituri ale întemeierii şi strămoşi care ar fi avut pasămite legături cu „Argo" şi înzestrând caracteristicile geografice importante cu o ascendenţă antică. Cel mai semnificativ promontoriu de pe coasta de sud-est nu este menţionat nici măcar o singură dată în *Argonautica*; şi totuşi, el a fost numit Capul Iason (Yasun Burnu în turcă, în prezent) timp de mai bine de două milenii[54]. Probabil potrivit unei logici asemănătoare, vizitatorii pot gusta astăzi berea „Argo" în vreme ce iau masa la oricare dintre restaurantele „Medeea" risipite pe coastă în Georgia postsovietică. Arta marketingului nu este o invenţie modernă.

„Mai barbari decât noi"

În primele câteva secole după cele dintâi expediţii greceşti, coloniile au câştigat faimă şi avere, exportând grâne şi bunuri de lux către Mediterana şi producându-şi chiar propriii filozofi şi literaţi. Totuşi, succesul lor depindea de două lucruri: o piaţă de desfacere garantată în Ionia şi Grecia continentală, mai ales pentru cereale, şi relaţii bune cu triburile de pe continent. Cu timpul, nici unul dintre aceşti factori nu a mai fost asigurat. Cuceririle lui Alexandru cel Mare au avut un impact minor asupra oraşelor de la Marea Neagră, dar deschiderea spre Egipt ca sursă de cereale pentru restul Mediteranei a început să le pericliteze poziţia de favoriţi ca furnizori ai alimentelor de bază. Drumurile comerciale au început să o ia spre sud: în josul Nilului, spre Cornul Africii, sau în josul Mării Roşii, către Oceanul Indian, şi mai departe spre răsărit, trecând pe uscat de la Antiohia şi Damasc către Persia şi Asia Centrală. Mai târziu, odată cu expansiunea şi consolidarea puterii romane în estul Mediteranei, aceste rute aveau să devină chiar mai importante decât cea veche, către Marea Neagră.

Relaţiile cu barbarii au început şi ele să se răcească. Legăturile cu interiorul continentului erau de multă vreme problematice, oraşele fiind adesea forţate să plătească în schimbul păcii bir căpeteniilor barbare. Tucidide notează că

oraşele de pe ţărmul vestic erau obligate să trimită o cantitate uriaşă de aur, argint şi ţesături de lână odrizilor, tribul trac ce controla mare parte din Bulgaria de astăzi[55]. Dar din secolul al II-lea î.Hr., până şi aceste vechi relaţii tributare au început să se clatine. Mărimea şi frecvenţa tributurilor plătite conducătorilor barbari par să fi crescut mai ales în oraşele nordice, în vistieriile locale nemairămânând necesarul pentru lucrările publice. *Chora* sau periferiile agricole ale multor oraşe se restrângeau. Clădirile publice erau lăsate în paragină sau distruse de atacuri, zidurile de apărare fiind ridicate şi apoi dărâmate, din neglijenţă ori ca urmare a asalturilor[56]. Pe mare şi-a făcut apariţia pirateria, neobişnuită în era colonizărilor greceşti, dar încurajată poate de regii locali şi de conducătorii barbari dornici să profite de pe urma activităţii corsarilor[57].

Vizitatorii nu erau prea impresionaţi de ceea ce găseau în vechile colonii. Mulţi dintre locuitori uitaseră greaca sau o vorbeau cu accente atât de învechite, încât păreau nişte umbre caraghioase ale strămoşilor ionici. În secolul I d.Hr., scriitorul Dion Chrysostomul pretindea că ar fi vizitat Olbia, odinioară înfloritorul oraş pe care Herodot îl descrisese cu câteva secole înainte, negăsind-o deloc aşa cum se aşteptase.

> În ceea ce priveşte mărimea, oraşul [Olbia] nu se ridică la înălţimea faimei sale antice, din cauza ocupaţiilor repetate şi a războaielor. Supravieţuind de atâta timp în mijlocul barbarilor (practic, cei mai războinici dintre toţi), oraşul se află mereu pe picior de luptă şi a fost cucerit adesea, ultima şi cea mai dezastruoasă invazie petrecându-se cu mai puţin de o sută cincizeci de ani în urmă[58].

Populaţia barbară din împrejurimi, geţii, pornise deseori la luptă, atacând oraşele de pe ţărmurile de nord şi vest, aventurându-se chiar până în Bizanţ şi făcându-i pe olbienii ce deţineau odinioară terenuri agricole întinse să se retragă în spatele zidurilor şubrede. Toate sanctuarele şi monumentele funerare erau vandalizate. Corăbiile din Marea Egee ajungeau doar rareori la destinaţie, cele ce aruncau ancora având la bord numai piraţi sau negustori necinstiţi. După cum se plângea un olbian, „cei care vin sunt de regulă greci cu numele, dar în realitate mai barbari decât noi: negustori şi vânzători la piaţă, indivizi care cumpără de la străini zdrenţe şi vin ieftin şi apoi le dau în schimbul unor produse cu nimic mai bune"[59]. Amestecul cultural din colonie era uneori deconcertant: Dion povesteşte o întâlnire cu un anume Callistratus, îmbrăcat cu pantaloni şi o mantie neagră asemănătoare celor purtate de călăreţii barbari şi având o sabie mare de cavalerie la brâu. În ciuda acestor zorzoane, Dion îl suspectează că ar fi de fapt grec, insinuând că i-ar fi făcut avansuri[60].

În loc să fie o sursă de bogăţie şi exotism, Marea Neagră era privită acum ca un spaţiu al exilului, plasat din nou la marginea neospitalieră a lumii imaginate

de primii poeţi şi geografi greci. Ovidiu, exilat în anul 8, de împăratul Augustus, la Tomis, pe coasta vestică, a lăsat cea mai sfâşietoare descriere a vieţii pe mare în perioada de declin a coloniilor. El pretindea că Tomisul era un loc mizerabil, mult mai rece decât Abruzzi-ul său natal. În unele ierni, suprafaţa mării îngheţa, iar delfinii se loveau cu capul de gheaţă încercând să sară. Zăpada nu se topea doi ani la rând, iar vinul arăta ca noroiul când îl turnai din sticlă. Bărbaţii umblau cu ţurţuri atârnându-le din barbă. Erai înconjurat de barbari neciopliţi, iar jefuitori călări pe cai mici şi iuţi năvăleau din nord pentru a prăda şi cele câteva rudimente de civilizaţie pe care oamenii reuşiseră să le construiască. „Îl numesc [Pontul] Euxin, adică «ospitalierul»", scria Ovidiu. „Sunt nişte mincinoşi."[61]

Desigur, Ovidiu era poet, şi încă unul pentru care denaturarea nu constituia un viciu, mai ales că nutrea speranţa deşartă că descrierile cât mai colorate i-ar fi putut aduce o comutare a pedepsei. Avea însă probabil dreptate în privinţa schimbărilor profunde ce se petrecuseră în vechile colonii greceşti. Noile surse de cereale şi rutele comerciale către est, protejate acum de puterea crescândă a Romei, făceau să pălească diversele comori ale Mării Negre, chiar dacă vechiul borcan de peşte murat era încă apreciat de cunoscătorii de la Mediterana ca un produs exotic, adus de la capătul pământului. O galerie schimbătoare de noi actori forfotea pe ţărmuri şi până departe pe uscat: popoare nomade sosite dinspre răsărit, regate hibride în care elite vorbitoare de greacă conduceau un amestec de supuşi barbari şi greci, precum şi oraşe-state independente, care nu aveau nici o altă legătură cu lumea mediteraneană decât amintirea întemeierii lor de către unul sau altul dintre oraşele-mamă greceşti. Unitatea care se poate să fi existat în perioada colonizărilor făcuse loc unui mediu economic şi cultural pestriţ, o frontieră unde dorinţa de control politic se confrunta cu provocarea dezorganizării.

Pontul şi Roma

În anul 62 î.Hr., la Roma, o procesiune triumfală îl onora pe generalul şi consulul Pompei. Spectacolul a durat două zile şi a întrecut în splendoare orice altă manifestare anterioară. Inscripţiile purtate la paradă proclamau noile cuceriri: Paflagonia şi Pontul; Armenia şi Capadocia; Media, Colhida, Iberia şi Albania; Siria, Cilicia şi Fenicia; Palestina şi Iudeea; Mesopotamia şi Arabia. În total, fuseseră capturate peste 1.000 de fortăreţe şi 800 de corăbii; 900 de oraşe căzuseră şi alte 39 fuseseră întemeiate. Capturile de război erau uriaşe, sute de care şi de litiere fiind necesare pentru a aduce comoara de aur şi bijuterii în oraş.

Pompei însuşi şi-a făcut intrarea într-un car bătut cu pietre preţioase, purtând o mantie despre care se zvonea că îi aparţinuse lui Alexandru cel Mare. În urma sa venea un cortegiu de peste 300 de demnitari supuşi, toţi în costume populare: fiul şi nora regelui Armeniei, regi ai evreilor şi ai Colhidei, căpetenii din Munţii Caucaz, diverşi piraţi şi, la sfârşit, un grup gălăgios de femei scite despre care se spunea că sunt amazoane[62].

Cu toate acestea, lipsea o figură importantă. În locul ei venea ceva oarecum asemănător, înalt de aproape douăsprezece picioare, făcut din aur masiv şi însoţit de câţiva dintre mulţii săi fii şi fiice, aduşi la Roma ca însoţitori ai statuii lipsite de viaţă. Monarhul absent era Mitridate, regele Pontului, a cărui cădere constituia punctul central al sărbătorii. O succesiune de generali romani se luptaseră cu el fără succes timp de decenii, până când Pompei revigorase în fine legiunile epuizate. În cele din urmă, Mitridate îi refuzase generalului cea mai mare victorie, aceea de a-l aduce la Roma în viaţă. Presimţind înfrângerea, se sinucisese, cu doi ani înainte, iar acum zăcea la Sinope, într-un mausoleu grandios construit chiar de către Pompei.

Atât la propriu, cât şi la figurat, cuceririle din secolul I î.Hr. au adus Marea Neagră în lumea romană. Victoria asupra lui Mitridate a extins graniţele Romei spre răsărit până la Eufrat şi spre nord până la ţinuturile sciţilor. Noile achiziţii au făcut mai mult decât să dubleze venitul anual al republicii obţinut din taxe şi tributuri, restabilind o oarecare ordine într-o regiune bântuită timp de două secole de războaie între conducătorii locali. Corăbiile puteau trece marea fără a se teme de piraţi, iar potentaţii locali ce controlaseră ţărmurile se aflau acum sub suzeranitatea republicii romane şi, mai apoi, a imperiului.

Experienţa anterioară a grecilor pe mare fusese aceea a oraşelor de pe insule, izolate între un continent neprimitor, pe de o parte, şi o mare neospitalieră, de cealaltă. Romanii aveau însă ambiţii mai mari, căutând să aducă Marea Neagră într-un imperiu al ordinii şi să profite de pe urma peştelui, grânelor, metalelor preţioase şi războinicilor pe care marea şi litoralul său îi puteau oferi, lucru deosebit de important pentru o putere imperială. Totuşi, după cum demonstrase experienţa cu şiretul Mitridate, cucerirea mării nu era o sarcină uşoară, graniţele imperiului nefiind niciodată trasate cu precizie, ci reprezentând mai degrabă o limită (*limes*, în latină), o măsură a distanţei până la care Roma îşi putea proiecta în mod rezonabil puterea militară. Respectiva limită nu era niciodată fixă, modificându-se uneori de la o lună la alta. Fireşte, natura politicii de frontieră a romanilor s-a schimbat şi ea în timp, dar procesul expansiunii romane în jurul mării implica arareori impunerea controlului de stat asupra zonelor din exterior, în sensul modern al expresiei. Cucerirea se referea mai degrabă la transformarea relaţiilor dintre imperiu şi populaţia indigenă[63], prin

încheierea de înţelegeri, cumpărarea potenţialilor adversari şi, unde era posibil, transformarea competitorilor în vasali.

La apogeu, Imperiul Roman includea mai mult de jumătate din linia de coastă a Mării Negre, de la Nistru în nord-vest, peste Tracia şi Anatolia, până la Caucaz în est. Negustorii şi vasele de război romane, cu şiruri de vâsle lungi şi pânze de in, vizitau porturi răspândite din România de astăzi până în Georgia. Cu toate acestea, marea nu s-a aflat niciodată în centrul atenţiei romanilor. Când republica a început să se extindă în zona mediteraneană de răsărit, în anii 200 î.Hr., aproape întreaga regiune a Mării Negre era împărţită între regatele independente apărute după moartea lui Alexandru cel Mare. Zonele din sudul şi estul mării ajunseseră sub controlul unuia dintre generalii acestuia, Seleucus (fondatorul eponim al Imperiului Seleucid), zonele din vest fiind revendicate din când în când de regii Macedoniei. Dar în regiunea Mării Negre puterea romanilor era mai curând una simbolică. În epoca elenistică, marea pare să fi fost într-o stare deosebit de gravă. Haosul domnea în cele mai multe dintre vechile colonii greceşti, cucerite şi recucerite mereu de triburi continentale şi arătând ca nişte biete umbre ale pieţelor de desfacere robuste din urmă cu câteva secole. Coasta era controlată de popoare de care cei din afară nu erau direct interesaţi : geţii şi alte popoare trace la vest, o mulţime de căpetenii scite şi sarmate la nord, popoarele războinice ale Caucazului la est şi alte câteva regate mici în Crimeea şi pe ţărmul sudic, unele conduse de vorbitori de greacă ce îşi arogau titlul de monarhi, dar, cel mai adesea, îşi păstrau tronul doar până când un vecin mai puternic hotăra să-i uzurpe. Prin urmare, existau motive temeinice pentru nostalgia eroică a lui Apollonios din *Argonautica.*

Lucrurile ar fi putut rămâne aşa dacă nu ar fi fost ambiţia deosebită a unui şir de conducători, regii Pontului. În epoca elenistică şi perioada romană, *Pontus* desemna şi marea, la fel ca în trecut, dar şi o regiune anume a ţărmului, coasta de sud-est, care se întindea de la Sinope la Trapezus. Asemenea vecinilor lor, regii Pontului ajunseseră să pună stăpânire pe teritoriul respectiv în veacul de lupte politice care urmase morţii lui Alexandru. Ei guvernau aceeaşi regiune fertilă, cu lunci mănoase şi păduri dese, care îi atrăsese pe coloniştii greci cu secole înainte. Marile mausolee cioplite în stâncă deasupra capitalei de la Amaseia (actuala Amasya, din Turcia) stau mărturie a puterii lor.

Avantajul real rezida însă în capacitatea de a aprecia puterea mării la justa ei valoare, dublată de un bun-simţ strategic. În vreme ce alţi conducători din Asia Mică se mulţumiseră cu prăzile din Anatolia, regii pontici priveau dincolo de linia ţărmului. Ei şi-au construit o flotă de galere solide, capabile să traverseze spre nord, şi au întărit legăturile cu vechile colonii greceşti de acolo. Peste mare, la Chersones, au încheiat un acord potrivit căruia regatul urma să protejeze

aşezarea împotriva invaziilor scite, asigurându-şi astfel şi susţinerea oraşelor de pe coasta vestică. Relaţiile de prietenie cu puternicii regi ai Bosforului, ce-şi aveau sediul în fosta colonie de la Panticapaeum, le garantau accesul la pescuit în Marea Azov. Totodată, regii pontici înţelegeau însemnătatea puterii crescânde a Romei pentru propria lor regiune, ceea ce i-a făcut să sprijine Roma în războaiele împotriva Cartaginei şi să ajute legiunile în apărarea cuceririlor romane de la răsărit de rivalii locali.

Pontul a atins apogeul în secolul I î.Hr., sub un conducător de proporţii aproape mitice, Mitridate al VI-lea Eupator. Mitridate a ajuns la putere de copil, după asasinarea tatălui său. Tronul nu se dobândea însă uşor, chiar mama sa fiind cea care a încercat să-l ucidă, pentru a instala în loc un frate mai mic. Mitridate a fugit în munţi, întorcându-se după o vreme din sălbăticie cu o armată de susţinători, aruncându-şi mama în închisoare şi ucigându-şi fratele uzurpator.

Surse antice îl învestesc pe Mitridate cu puteri aproape supraomeneşti. Se spune că vorbea în jur de douăzeci de limbi, era un vânător iscusit şi un luptător ce putea să întreacă orice adversar la fugă şi călărie. Din punct de vedere cultural, era în mare parte grec, vorbitor al limbii *koiné* ce se dezvoltase în urma secolelor de interacţiune dintre varii dialecte greceşti şi limbile celorlalte popoare, dar rămăsese profund îndatorat şi tradiţiilor din Persia şi din Răsărit. O serie de dramaturgi şi compozitori de mai târziu îl prezintă ca fiind deopotrivă patriot elen şi despot oriental. (Versiunea lui Racine despre viaţa sa era favorita lui Ludovic al XIV-lea, atât Mozart, cât şi Scarlatti compunând opere ce îl au pe rege ca personaj principal.)

Ambiţiile lui Mitridate le depăşeau pe cele ale predecesorilor săi. El a folosit vechiul tratat cu Chersonesul ca pretext pentru a anexa oraşul, preluând controlul asupra regatului Bosforului şi instalând un vicerege la Panticapaeum. În câţiva ani a cucerit Colhida, Anatolia Centrală şi Bitinia, înscăunând rude şi prieteni. Dominaţia lui se extinsese asupra celei mai mari părţi a Turciei nordice, Ucrainei sudice şi Caucazului vestic. Tributul plătit în grâne şi argint îi îngreuna lăzile, iar teritoriile din nord reprezentau baze de recrutare pentru arcaşi şi cavalerişti pricepuţi. A încheiat şi o alianţă cu Tigranes, regele Armeniei, care urmărise în Anatolia estică aceleaşi scopuri expansioniste ca şi Mitridate în jurul Mării Negre.

Cuceririle rapide şi armata sa puternică îi îngrijorau pe romani. În secolul al II-lea î.Hr., Roma reuşise să ajungă în Asia Mică, regiunea situată de-a lungul coastei ionice fiind curând transformată în provincia Asia, separată de puternicul regat pontic doar de câţiva aliaţi romani docili. De cealaltă parte, se spunea că Mitridate ar comanda 250.000 de infanterişti şi 40.000 de cavalerişti, o flotă de război ce număra sute de nave, cu soldaţi şi marinari adunaţi de pe toate

ţărmurile Mării Negre. Deţinând doar o putere simbolică în Asia, comandanţii romani de dinaintea lui Pompei nu au reuşit să-l înfrunte pe Mitridate direct, aşa că şi-au încurajat aliaţii politici să acţioneze în numele lor şi să organizeze un atac preventiv împotriva Pontului. Planul s-a dovedit dezastruos, Mitridate copleşind cu uşurinţă forţa invadatoare şi împingând-o prin Asia Mică spre ţărmul Mării Egee, renunţând la alianţa cu Roma încheiată de predecesorii săi şi promiţând o revenire a măreţiei elene împotriva noii puteri de la vest. În acel sezon de campanii din anul 88 î.Hr. el a ordonat măcelărirea tuturor bărbaţilor, femeilor şi copiilor romani întâlniţi în cale de armatele sale, făcând în total aproximativ 80.000 de victime[64].

Victoriile lui Mitridate au fost spectaculoase, navele de război transportând marinari şi soldaţi obişnuiţi peste Marea Egee în Grecia, unde au pus pe fugă armata romană şi au ocupat Atena. Mai greu era să continue. Forţele regelui erau hărţuite constant de trupele romane, acum întărite, iar oraşele greceşti ajunseseră să-l vadă pe eliberatorul de odinioară ca nefiind cu nimic mai bun decât romanii. Mitridate a încheiat repede un acord de pace: a renunţat la cuceriri şi a acceptat să plătească o amendă autorităţilor romane pentru deranjarea păcii în regiune. Acesta nu era însă nici pe departe sfârşitul. Au urmat o serie de războaie mici, dar sângeroase, care l-au asmuţit din nou împotriva vecinilor săi, iar pe aceştia, la rândul lor, împotriva romanilor.

În câţiva ani, Roma ajunsese la capătul răbdării. Senatul l-a învestit pe Pompei cu autoritatea militară absolută, convingându-l să lovească la frontiera estică. El obţinuse deja victorii istorice la celelalte extremităţi ale puterii romane, în Libia şi Spania, ceea ce îi adusese două procesiuni triumfale în Roma înainte de a împlini patruzeci de ani. Senatul spera să o câştige şi pe a treia.

Noua campanie, lansată împotriva lui Mitridate, a fost una rapidă. La fel ca în trecut, regele a înscenat o retragere strategică, încercând să atragă legiunile romane pe teren accidentat şi să le epuizeze. Pompei a refuzat însă să muşte momeala. După fuga lui Mitridate în Caucaz, şi-a îndreptat atenţia către Armenia, supunându-l cu uşurinţă pe aliatul regelui, Tigranes. Apoi a mărşăluit de-a lungul coastei sudice a Mării Negre, cucerind oraşe ce căzuseră anterior în mâinile lui Mitridate şi invadând chiar Regatul Pontic.

Între timp, regele a scăpat, îndreptându-se spre nord pe teritoriul triburilor caucaziene şi evitând ţărmul patrulat de vase romane. A ajuns în cele din urmă la Panticapaeum, unde îl înscăunase pe unul dintre fiii săi drept conducător al Crimeei. Aproape întreg Pontul aflându-se de acum în mâinile sale, Pompei şi-a îndreptat atenţia către înăbuşirea rebeliunilor din alte părţi, lăsându-l pe regele exilat să fiarbă printre barbarii din nord.

În refugiul său din Crimeea, Mitridate îşi punea la cale întoarcerea. A gândit o strategie pentru a ridica o oaste de sciţi şi geţi cu care să urce pe Dunăre şi,

cu ajutorul galilor, să se năpustească asupra Italiei şi să atace Roma. De această dată însă, planurile s-au dovedit mai ambiţioase decât posibilităţile. Deşi fusese întâmpinat călduros de unii conducători eleni din Asia Mică şi regiunea Mării Negre, cu timpul, aceştia au ajuns să vadă în el un tiran, întrucât le pretindea acelaşi tribut despre care îi avertizase pe potentaţii locali că le va fi cerut de autoritatea romană. Revolte au izbucnit chiar şi printre propriii săi soldaţi, iar unul dintre fiii lui, Pharnaces, i-a convins pe ofiţeri să-l încoroneze pe el în locul tatălui său. Înţelegând că pierduse tronul, Mitridate a încercat să se sinucidă bând otravă. Cum aceasta nu şi-a făcut efectul până la capăt, un gal milos din suită i-a curmat suferinţa cu sabia.

Pharnaces a trimis imediat trupul tatălui său lui Pompei, ca semn de bunăvoinţă şi prietenie. Îmbălsămătorul nu-şi făcuse însă bine treaba, uitând să extragă creierul. Degradarea ţesutului adipos i-a deformat chipul, făcându-l pe rege greu de recunoscut[65]. După confirmarea identităţii cadavrului, Pompei l-a declarat pe Mitridate cel mai mare adversar pe care îl întâlnise Roma în est, îngropându-l într-un mausoleu special construit la Sinope. Pompei a reorganizat apoi noile teritorii cucerite în provincia romană a Pontului şi a revenit acasă pentru a-şi sărbători triumful.

După cum s-a dovedit ulterior, Mitridate îşi prevăzuse sfârşitul. Înaintea uneia dintre primele bătălii împotriva lui Pompei, el visase că naviga pe Marea Neagră cu vânt favorabil. Văzând intrarea în Bosfor la orizont, s-a întors spre ceilalţi pasageri şi i-a felicitat pentru norocul de a ajunge în siguranţă la trecătoarea spre Mediterana. Deodată, s-a pomenit însă fără tovarăşi în mijlocul unei furtuni, barca fiindu-i distrusă, iar marele monarh aruncat pe o mică bucată din epava rămasă în urma naufragiului[66]. Încercarea sa de a crea un regat ce urma să se întindă de jur-împrejurul Mării Negre a avut o soartă asemănătoare. Cea care revendica acum cea mai mare parte a ţărmului era Roma, şi nu vechile oraşe-state ale monarhilor eleni.

Dacia Traiana

Chiar şi după înfrângerea lui Mitridate, Marea Neagră era încă un teritoriu neliniştit. La puţin timp după întoarcerea triumfală a lui Pompei, Pharnaces, fiul trădător al regelui, a renegat alianţa cu Roma şi a traversat Marea Neagră, pornind din Crimeea, în încercarea de a restaura imperiul tatălui său. El a fost însă repede înfrânt de către Caesar, într-o campanie încheiată de acesta cu faimosul comentariu: „Veni, vidi, vici".

Această replică surprindea natura complicată a relaţiei Romei cu popoarele de pe ţărmuri şi din interiorul continentului. Atât Mitridate, cât şi Pharnaces

fuseseră foarte aproape de a forma o coaliţie puternică de popoare barbare pentru a înfrunta puterea Romei, capacitatea oricărui grup aflat la graniţele imperiale de a constitui o ameninţare militară credibilă reprezentând o grijă permanentă. Unul dintre cele mai importante grupuri de acest fel era cel al geţilor.

Cu mult înainte de intrarea Romei în lumea Mării Negre, Herodot îi descrisese pe geţi ca fiind „cei mai viteji şi mai drepţi" dintre traci, fascinat fiind de credinţele lor religioase bizare, care includeau ideea că prin moarte se trece spre o nouă viaţă, în comuniune cu zeul lor, Zalmoxis. Moartea, spuneau ei, înseamnă doar o schimbare de reşedinţă, de unde şi epitetul ce le era în general aplicat de către greci: *athanatizontes*, adică „nemuritorii". Geţii le erau cunoscuţi romanilor sub numele de daci, posibil un trib iniţial separat, dar strâns înrudit ca limbă şi cultură. În secolele scurse de la Herodot, aceştia deveniseră puternici datorită comerţului, mai ales a celui cu aur şi argint extrase din minele din Transilvania, regiune aflată dincolo de Munţii Carpaţi, la nord-vest de mare. Vreme îndelungată, dacii fuseseră luptători temuţi, iar sub conducerea regelui Burebista, contemporan cu Iulius Caesar, şi-au întărit forţa armată şi au obţinut controlul asupra vechilor oraşe greceşti de pe coastă. Ei reprezentau o asemenea ameninţare pentru Roma, încât Caesar a plănuit o expediţie împotriva lor, campania devenind însă imposibilă, întrucât el şi Burebista, împărtăşind aceeaşi soartă, au fost asasinaţi aproape deodată. Sub împăratul Augustus, dacii au ajuns supuşi ai Romei cu numele, dar treceau iarnă de iarnă Dunărea îngheţată pentru a jefui provincia imperială Moesia din Bulgaria de astăzi. De pe ţărmul mării, Ovidiu se plângea, în timpul domniei lui Augustus, că „aici se află o gloată scită, o mulţime furioasă de geţi în pantaloni"[67].

Aşa cum se întâmplase şi cu Mitridate în răsărit, romanii au purtat o serie de mici războaie cu dacii, rezultatul politic rămânând de fiecare dată acelaşi: recunoaşterea formală a suzeranităţii romane, însă prea puţin pusă în practică. La începutul secolului al II-lea d.Hr., împăratul Traian a hotărât să-i îngenuncheze definitiv pe daci şi pe regele lor, Decebal. El a devastat Dacia în două campanii, desfăşurate între 101 şi 106. S-a construit peste Dunăre un pod masiv, susţinut de douăzeci de piloni de piatră legaţi prin bolţi, care se ridicau la 150 de picioare deasupra fundaţiei. Peste el treceau liniile de aprovizionare, ce pătrundeau adânc în teritoriul dac. Trupele romane au încercuit în cele din urmă capitala din sudul Carpaţilor, Sarmizegetusa, dar, asemenea lui Mitridate, Decebal s-a sinucis înainte să poată fi capturat şi dus viu la Roma. Capul său, împreună cu comoara de aur şi argint găsită în cetatea dacă, au făcut călătoria în locul lui. Pentru a sărbători cucerirea Daciei, Traian a organizat 123 de zile de spectacole, cu participarea a 10.000 de gladiatori şi sacrificarea a 11.000 de animale[68]. În amintirea victoriei, împăratul a pus să se construiască un monument grandios, cu un basorelief în spirală care spune povestea cuceririi. Acesta

a fost inaugurat în 113 de însuşi împăratul şi se află încă la Roma, fiind cunoscut drept Columna lui Traian.

Dacii de pe columnă i-ar fi putut părea cunoscuţi lui Herodot: au bărbi, pantaloni şi arată o neînfricare în bătălie evidentă chiar şi într-o lucrare arhitectonică menită să-l preamărească pe învingător. Sabia încovoiată a dacilor, pe care aceştia o împrumutaseră probabil de la popoarele din răsărit, a făcut munca legionarilor deosebit de sângeroasă, iar tactica adoptată de cavaleria dacă, datorată influenţei sciţilor din stepă, era pur şi simplu extraordinară.

Ceea ce trebuie să-i fi uimit pe cuceritorii legionari a fost cât de multe aveau în comun cu inamicii lor barbari. Generaţii întregi de daci se aflaseră în contact cu oraşele de pe ţărm, iar fortăreţele lor, înconjurate de ziduri din piatră tăiată, erau nişte construcţii la fel de complicate precum cele din vechile colonii greceşti. Mai mult, romanii înşişi trimiseseră anterior ingineri pentru a-i ajuta pe daci la înălţarea fortificaţiilor (problema strategică a dezvăluirii prea multor elemente ţinând de tehnologie le este cunoscută şi marilor puteri din lumea contemporană). Emblema acestora, un cap de lup din metal ataşat de o flamură ce flutură în vânt, avea să fie în cele din urmă preluată de legiunile romane ca stindard de luptă.

După înfrângerea dacilor, regiunea a devenit provincia Dacia sau Dacia Traiana, după numele eroului cuceritor, zonă ce acoperea o mare parte din România de astăzi. Numeroşi legionari s-au stabilit acolo, coloniştii fiind aduşi din toate părţile imperiului pentru a munci în minele din munţi şi a cultiva terenurile fertile din câmpia Dunării. Geograful Ptolemeu vorbeşte de aproximativ 44 de aşezăminte în Dacia, acestea fiind, după spusele sale, doar „oraşele cele mai importante"[69].

Cu toate acestea, Dacia a fost mereu o provincie de frontieră. Invaziile popoarelor nomade din stepa nordică puneau la grea încercare apărarea slabă şi numai grija pentru bunăstarea coloniştilor a împiedicat probabil o vreme abandonarea provinciei. Teritoriul dinspre vest a fost adus destul de repede sub o dominaţie romană solidă, dar către est, pe câmpiile din apropierea Mării Negre, influenţa romană era doar un fragment dintr-un peisaj mai complicat. Mulţi daci rămăseseră în noua provincie, iar popoarele nomade dinspre stepa răsăriteană traversau ţinuturile joase în aceleaşi care de lemn descrise de Herodot cu secole înainte. Multe alte popoare, sedentare sau de păstori, pescuiau în Dunăre, cultivau luncile râurilor şi vânau la poalele Carpaţilor. Atâta câtă exista, puterea romană de la nord de Dunăre a durat cam un secol şi jumătate. În anul 275, împăratul Aurelian a botărât să părăsească Dacia şi să se retragă cu legiunile la sud de fluviul ce reprezenta o graniţă naturală mult mai uşor de apărat. Unii colonişti romani au rămas cu siguranţă pe loc, nedorind să-şi părăsească fermele şi turmele. Unii se poate să se fi mutat mai spre nord,

în vasta masă de granit a Carpaţilor, ca răspuns la avalanşa de noi populaţii care se răspândea dinspre stepa nordică.

Expediţia lui Flavius Arrianus

Sursele referitoare la natura lumii Mării Negre în perioada romană, atât înainte, cât şi după abandonarea Daciei, sunt sumare. O mare parte sunt doar ecouri la Herodot, care a scris cu câteva secole înainte ca romanii să sosească în regiune. Un izvor important îl reprezintă totuşi relatarea unui anume Flavius Arrianus, a cărui întâlnire prematură cu marea s-a dovedit la fel de tulburătoare în realitate cum i se păruse bătrânului rege Mitridate în vis :

> Un nor se ridică brusc la răsărit de locul în care ne aflam, aducând cu sine o furtună violentă, un vânt puternic suflând în direcţie opusă cursului pe care îl urmam şi de grozăvia căruia nu aveam scăpare. Aproape imediat, dădu naştere unei asemenea curbări a suprafeţei mării încât părea scobită pe dinăuntru, năpustind asupră-ne un potop de apă. Situaţia a devenit tragică, deoarece cu cât scoteam apa afară, cu atât mai repede năvălea alta peste noi[70].

Corăbiile au fost serios scuturate, dar Arrianus a scăpat nevătămat, lucru bun pentru Roma, deoarece abia fusese numit guvernator al întregii coaste sudice a Mării Negre, inclusiv al fostului regat al lui Mitridate, acum parte a unei provincii a Imperiului Roman.

Norocul pe care îl avusese pe mare se dovedea a fi pe măsura unei vieţi binecuvântate. Arrianus - sau Arrian, cum este îndeobşte cunoscut - era grec prin naştere, originar din Bitinia, dar servea drept comandant militar de rang înalt în armata romană, fiind singurul grec care ocupa o asemenea poziţie pe vremea sa. În tinereţe manifestase afinitate pentru filozofie, notele sale la prelegerile lui Epictet devenind un document important pentru studierea stoicismului. Mai târziu s-a îndreptat spre literatură, compilând o importantă istorie a lui Alexandru cel Mare, precum şi mai multe tratate respectate despre tactica militară, vânătoare şi India. În anul 131, la vârsta de treizeci şi cinci de ani, a fost numit prefect al Capadociei, provincia în care se afla acum vechiul Regat al Pontului, având responsabilitatea de a supraveghea frontiera romană de-a lungul părţii de est a Mării Negre şi Caucazului.

Pe timpul lui Arrian, invaziile popoarelor din munţi periclitau frontiera, iar popoarele nomade de peste mare începeau să atace Dacia. Parţii, puterea cea mare şi foarte activă de la răsărit, îşi construiau imperiul, fiind mereu interesaţi să profite de slăbiciunile romanilor. Deşi practic eliminată din Mediterana,

pirateria rămânea o problemă serioasă în Marea Neagră, încurajată uneori chiar de către conducători ce se presupunea că sunt loiali Romei. Securitatea depindea de înţelegerile cu potentaţii locali. Una dintre primele îndatoriri ale lui Arrian ca guvernator era să supravegheze aplicarea acestor acorduri şi să dea raportul împăratului Hadrian, succesorul lui Traian. O secţiune a acelui raport s-a păstrat ca *Periplus Ponti Euxini*, despre navigarea pe Marea Neagră.

Arrian a început să-şi consemneze călătoria la Trapezus. Oraşul era ultimul bastion al adevăratei puteri romane în partea de răsărit a mării; dincolo de el nu se mai aflau decât garnizoane de frontieră ocazionale. Chiar şi Trapezusul, cu greu putea fi considerat o metropolă civilizată. Altarele din oraş erau făcute din piatră neşlefuită, cu gravuri de calitate inferioară şi inscripţii incorecte, „aşa cum se întâmplă deseori la barbari", Arrian cerându-i împăratului să trimită altele de urgenţă. Populaţia vechiului oraş grec părea destul de loială şi cinstită, mândrindu-se cu o statuie recent ridicată care îl înfăţişa pe gloriosul Hadrian arătând spre apă. Arrian povesteşte însă cu părere de rău că asemănarea era atât de precară, încât statuia nu-i făcea deloc cinste împăratului[71].

Părăsind Trapezusul, Arrian a navigat de-a lungul ţărmului către est. După o zi, cortegiul său a ajuns în portul Hyssus (lângă actuala Sürmene, din Turcia). Acolo a găsit o companie de soldaţi romani pedeştri, pe care i-a pus la treabă. Când au pornit din nou la drum, briza dimineţii ce sufla dinspre gurile fluviului le-a umflat pânzele o vreme, dar după aceea echipajul a trebuit să treacă la vâsle. Curând, vântul s-a pornit din nou, de astă dată cu forţă. Valuri înalte se spărgeau de punte, inundând-o. Începură să scoată apa, şi numai manevrele abile ale căpitanului împiedicară răsturnarea vasului în voia valurilor. Unul dintre vasele din suită scăpă de sub control şi se izbi de malul stâncos. Corabia era, desigur, o pierdere, dar Arrian ordonă echipajului să salveze pânzele şi tachelajul şi să răzuiască ceara, substanţă greu de procurat, de pe carena vasului.

Furtuna dură două zile. Când putură naviga din nou, se îndreptară spre Apsarus (în apropiere de actualul Sarp, din Turcia). Se spunea că acesta îşi luase numele de la Apsyrtos, moştenitorul tronului din Colhida, care se bănuia că ar fi fost omorât şi îngropat acolo de sora sa, Medeea, când aceasta fugise cu Iason şi argonauţii. Presupusul mormânt era de multă vreme o atracţie pentru călătorii veniţi din Occidentul roman, un loc de pelerinaj îngrijit de localnici. Arrian a găsit însă în oraş ceva şi mai impresionant: o tabără romană mare, fortificată, care găzduia cinci cohorte în stare relativ bună. Prefectul le-a plătit solda mult aşteptată şi a inspectat armamentul şi zidurile de apărare, făcând apoi turul salonului pentru bolnavi şi oficiind slujbe pentru legionarii morţi din cauza aerului nesănătos din jurul fluviului Acampsis (Çoruh).

Apsarus era o garnizoană importantă, întrucât Acampsis se afla la extremitatea estică a puterii romane stabile. Navigând dincolo de gurile fluviului, Arrian

ştia că intră pe un teritoriu în care poziţia romanilor era şubredă. A ancorat în vechea colonie milesiană de la Dioscurias, unde a găsit un mic avanpost roman. Conducătorul părţii continentale îi era loial lui Hadrian, dar existau puţine semne că Roma exercita o putere reală acolo. De-a lungul ţărmului estic, triburi ostile făceau imposibilă călătoria înspre interior. Roma era doar rareori capabilă să obţină tribut şi promisiuni de loialitate de la liderii locali. Poporul laz, condus de un anume rege Malassas, era supus Romei cu numele, la fel şi apsilii de sub comanda regelui Iulian, care îşi primise coroana de la tatăl lui Hadrian. Bunăvoinţa sanigilor şi abascilor, al căror rege fusese numit de Hadrian, le-a permis trupelor romane să staţioneze în Dioscurias. Un alt grup însă, sannii, îşi încălcase recent promisiunea de a plăti tribut şi supravieţuia jefuind oraşele de pe ţărm. Arrian îi raporta lui Hadrian: „Îi vom obliga să se ţină de cuvânt sau îi vom ucide"[72].

Erau, desigur, vorbe deşarte. După cum Arrian ştia cu siguranţă, în afara diplomaţiei abile şi a flateriei ocazionale, nimic nu ţinea aceste popoare legate de Roma. Acesta era şi motivul interesului său special de a afla câte ceva despre climatul politic din zonele de dincolo de graniţele reale ale imperiului. La Dioscurias, el a auzit că regele Bosforului, condus cândva de Mitridate, murise recent, iar frământările politice iscate puteau da Romei ocazia de a-şi extinde influenţa pe coasta de nord. În afara acestui lucru însă, informaţiile erau sporadice. Cei care ar fi putut avea cunoştinţă despre ceea ce se întâmpla la nord nu erau dornici să împărtăşească asemenea lucruri unui oficial roman băgăreţ.

Raportul său privitor la alte zone maritime este stângaci, amestecând legenda cu informaţii de mâna a doua despre teritorii încă necunoscute îndeajuns, o bună parte amintind de fanteziile relatate de Herodot cu 500 de ani mai devreme. La nord de Dioscurias se aflau „mâncătorii de păduchi", îi comunica Arrian împăratului. Despre fluviul Tanais (Don) se ştiau puţine şi se credea că este graniţa naturală dintre Europa şi Asia. Arrian susţinea că, potrivit surselor sale, odinioară înfloritorul port al Theodosiei din Crimeea era acum părăsit, spunându-se că Ahile ar fi venit să locuiască în visele oamenilor care dormeau pe insula de la vărsarea Dunării[73]. În afară de inventarierea distanţelor marine, raportul lui Arrian nu mai conţine altceva. Restul rămâne în sarcina imaginaţiei, ca şi în cazul poeţilor şi dramaturgilor din vremea lui Herodot.

Profetul de la Abonoteichus

În largul Mării Negre nu există insule locuibile, dar oraşele de pe coastă le puteau părea astfel romanilor. Acestea erau adevărate oaze ale puterii imperiale, unele având fortificaţii şi garnizoane, dar de regulă nimic mai mult. Prima

hartă cunoscută a Mării Negre, un desen de pe scutul unui soldat din epoca romană găsit pe cursul Eufratului, ilustrează acest punct de vedere: ţărmul este reprezentat ca o succesiune de oraşe şi atât. Chiar în aceste oraşe însă, societatea locală (amestec de soldaţi romani, greci descinşi din foştii colonişti, barbari şi rezultate ale unor generaţii întregi de căsătorii mixte) amintea prea puţin de centrele urbane din apropierea Mediteranei. Pentru occidentali, locuitorii ţinuturilor de la Marea Neagră erau în cel mai bun caz nişte neciopliţi creduli, iar în cel mai rău, semibarbari. La câteva decenii după retragerea lui Arrian din postul de frontieră, scriitorul satiric roman Lucian consemnează o serie de evenimente ce demonstrau cât de ciudaţi le puteau părea locuitorii de la Marea Neagră observatorilor din alte părţi ale imperiului.

În jurul anului 150, o profeţie magnifică se arătă la Abonoteichus, oraş din regiunea Paflagonia, de pe ţărmul sudic (acum oraşul Înebolu, din Turcia). Muncitorii dintr-un templu descoperiră nişte misterioase plăci de bronz care anunţau sosirea tămăduitorului Asclepios, fiul lui Apollo. Se vedea că, dintre toate minunatele oraşe ale pământului, zeul alesese provincialul Abonoteichus drept loc în care să se întrupeze. Ca de obicei, neştiute erau căile divinităţii.

Nobilii locali au pregătit degrabă oraşul pentru primirea divinului vizitator. A început construcţia unui nou templu, pentru ca, odată sosit, zeul să aibă unde se odihni şi unde să-şi primească adulatorii. Când fundaţia era aproape terminată, se produse încă o minune. Un localnic pe nume Alexandru descoperi în mijlocul săpăturilor un ou perfect format. Spărgându-l, dinăuntru ieşi un pui de şarpe. Alexandru anunţă că animalul era de fapt Asclepios. Prematur şi într-o formă neaşteptată, dar nu implauzibilă, zeul se pogorâse în interiorul propriului templu neterminat de la Abonoteichus.

În câteva zile, şarpele crescu miraculos până la dimensiunile unui piton, iar Alexandru fu numit principalul său reprezentant. Zeul se apucă urgent de treabă. Asclepios îi dezvăluia oracolele profetului său, care, la rândul lui, le comunica veştile credincioşilor. Cetăţenilor cu rang deosebit de înalt zeul li se adresa direct, în greacă.

În următorii douăzeci de ani, Abonoteichus a devenit centrul unui cult major dedicat lui Asclepios, ce putea rivaliza cu orice zeitate din lumea romană. Demnitarii veneau de la Roma pentru a li se prezice viitorul. Familiile concurau pentru a-şi trimite frumoşii fii să servească în corul din templu şi, poate, să îl zărească pe alunecosul zeu. Soţii renunţau la soţii, cerându-le să se culce cu profetul Alexandru şi să-i poarte copiii ca semn al graţiei divine.

Totul mergea de minune. Întreaga afacere fusese, desigur, concepută de însuşi Alexandru. El era cel care îngropase plăcile de bronz originale, iar eforturile sale de a îndesa un şarpe într-un ou gol de gâscă fuseseră răsplătite mai

bine decât sperase. Şarpele matur - zeul încarnat - era capodopera lui. Îi confecţionase un cap dintr-un fel de hârtie creponată, pictându-l cu vagi trăsături umane. Folosind un sistem de balamale şi nişte păr de cal, putea deschide gura şarpelui, făcând să ţâşnească dinăuntru o limbă bifurcată. Plasase capul pe un corp lung de şarpe şi îl aşezase în templu să-şi primească imploratorii.

Înzestrase şarpele şi cu darul vorbirii. Legând laolaltă traheile mai multor cranii, alcătuise un tub vorbitor ce pătrundea prin zidul templului până într-o încăpere alăturată. Când mulţimea se aduna să-l asculte pe zeu, Alexandru se scuza şi se retrăgea în încăperea din spate, de unde, asemenea Vrăjitorului din Oz, făcea ca propriile cuvinte să iasă pe gura şarpelui. Când se întâmpla să emită vreo predicţie ce se dovedea falsă, zeul dădea cu întârziere un oracol pentru a-şi corecta greşeala.

Afacerile mergeau excelent. Preţul unei profeţii, mai ales al uneia venite direct din gura şarpelui, era de câteva ori mai mare decât cel al unei zile de muncă, iar Alexandru putea face mai bine de o sută de profeţii pe zi. Îl încântau colecţia de băieţi atrăgători din cor şi stocul de femei doritoare să-l servească pe profetul lui Asclepios. A trăit până la o vârstă înaintată, aproape şaptezeci de ani, dar a avut parte de un sfârşit pe măsura nemerniciei sale: a murit din cauza cangrenării unei răni din vintre, invadată de viermi.

Întreprinzătorul profet de la Abonoteichus a confirmat ceea ce mulţi romani educaţi credeau probabil despre popoarele Mării Negre. Totuşi, Lucian le cere cititorilor lui să treacă cu vederea naivitatea victimelor acestuia, scriind: „Ca să spunem adevărul, trebuie să-i scuzăm pe acei bărbaţi din Paflagonia şi Pont, aşa grei de cap şi needucaţi cum erau ei"[74]. Faptul că locuitorii Pontului au căzut atât de uşor pradă unui şarlatan cu un şarpe vorbitor e o greşeală pardonabilă. La urma urmei, la ce te puteai aştepta din partea unor oameni ce trăiau la extremitatea exotică a imperiului?

Este tentant să interpretăm experienţa romană târzie de la Marea Neagră ca pe un efort de a întări graniţele slabe împotriva unei ameninţări barbare din ce în ce mai puternice, ca pe un conflict între civilizaţii, între proaspăt raşii purtători de fuste şi cei cu barbă şi pantaloni. Însă, după cum populaţiile locale ştiau cu siguranţă, aceste delimitări nu au fost niciodată atât de clare pe cât ar putea părea.

Uneori era foarte dificil să deosebeşti cuceritorul de cucerit. Soldaţii inspectaţi de Arrian erau probabil o gloată pestriţă adunată de la marginile imperiului şi din rândurile populaţiei locale: munteni din Alpi, recruţi din Spania şi Galia, câţiva soldaţi indigeni din Trapezus şi Colhida, poate şi câţiva daci[75]. Asemenea soldaţilor de dinainte şi de după ei, cei veniţi de departe învăţau să

supravieţuiască într-un mediu nefamiliar, imitând obiceiurile celor care îl cunoşteau cel mai bine, inamicii lor de odinioară, ce serveau acum alături de ei ca legionari. După cum remarca Arrian într-un tratat de tactică militară,

> [Împăratul Hadrian] îşi obligă soldaţii să deprindă mişcări barbare, atât cele ale arcaşilor călări din Parţia, cât şi manevrele rapide ale sarmaţilor şi celţilor. Fură de asemenea obligaţi să înveţe strigătele de război potrivite unor asemenea mişcări, acelea ale celţilor, dacilor şi raetilor. Fură antrenaţi să sară cu calul peste şanţuri şi întărituri. Într-un cuvânt, pe lângă vechile lor exerciţii, învăţară tot ce se mai inventase în materie de graţie şi viteză, manevre calculate de asemenea manieră încât să semene groaza printre duşmani...[76]

Aceasta însemna, desigur, că strigătele de luptă slobozite de o parte şi de cealaltă a frontului ajungeau de multe ori să se confunde. Hadrian va fi ştiut însă acest lucru din proprie experienţă, el servind în campaniile dace sub predecesorul său imediat, Traian. Hadrian auzise urletele războinicilor barbari ieşiţi în întâmpinarea formaţiunilor sale de bătaie şi întreprinsese din proprie iniţiativă un tur al coastei sudice a Mării Negre, cu ani înainte de a-l trimite acolo pe agentul său, Arrian. El şi-a botezat chiar calul favorit Borysthenes, după fluviul din Sciţia.

Cu timpul, romanii aveau să ajungă să aprecieze asemenea influenţe reciproce. Pompei adusese lumea Mării Negre în cea romană; cucerirea Regatului Pontic a împins graniţele imperiului până în Caucaz. În secolele care au urmat, angajamentul romanilor pe mare avea să se extindă şi mai mult, fie către provinciile administrate direct de pe ţărmurile vestice şi sudice, fie spre nord şi est, prin intermediul relaţiilor de vasalitate. Curând, distincţia dintre lumea romană şi cea a Mării Negre a ajuns să se estompeze. La mai puţin de un secol după retragerea din Dacia, capitala imperială s-a refăcut, romanii poposind la poarta către mare – Bizanţul.

Note

1. Xenofon, *Anabasis*, 7.1.29. [*Anabasis*, traducere, studiu introductiv, note de Maria Marinescu-Himu, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1964 – n.tr.]
2. Despre dificultatea plasării temporale a primelor expediţii greceşti, vezi Thomas S. Noonan, „The Grain Trade of the Northern Black Sea in Antiquity", *American Journal of Philology*, vol. 94, nr. 3 (1973), pp. 231-242; şi Stefan Hiller, „The Mycenaeans and the Black Sea", în Robert Laffineur şi Lucien Busch (eds.), *Thalassa : L'Egée préhistorique et la mer*, Université de Liège, Liège, 1991, pp. 207-216.

3. Platon, *Phaidon*, 109b. [*Phaidon*, traducere de Petru Creţia, în Platon, *Opere IV*, ediţie îngrijită de Petru Creţia, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1983 - n.tr.]
4. Xenofon, *Anabasis*, 5.4.
5. Pierre Gilles, *The Antiquities of Constantinople*, Ronald G. Musto (ed.), traducere de John Bell, ediţia a II-a, Italica Press, New York, 1988, p. xlv.
6. Strabon, *Geografia*, 11.2.12.
7. Plinius cel Bătrân, *Naturalis historia*, 4.9.44. [*Naturalis historia. Enciclopedia cunoştinţelor din Antichitate*, vol. I, traducere de Ioana Costa şi Tudor Dinu, ediţie îngrijită, postfaţă şi note de Ioana Costa, Editura Polirom, Iaşi, 2000 - n.tr.]
8. Strabon, *Geografia*, 11.2.1 ; Plinius cel Bătrân, *Naturalis historia*, 7.1.10, 7.2.17 [*Naturalis historia*, vol. II, ediţie îngrijită, prefaţă şi note de Ioana Costa, Editura Polirom, Iaşi, 2001 - n.tr.] ; Herodot, *Istorii*, 3.116, 4.24, 4.106 [*Istorii*, vol. I, traducere de Adelina Piatkowski şi Felicia Vanţ-Ştef, studiu introductiv de Adelina Piatkowski, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1961 - n.tr.].
9. David Braund, *Georgia in Antiquity : A History of Colchis and Transcaucasian Iberia, 550 BC - AD 562*, Clarendon Press, Oxford, 1994, pp. 50, 90.
10. Herodot, *Istorii*, 2.104-105.
11. Stadiul actual al cunoştinţelor despre cimerieni este trecut în revistă de A.I. Ivancik în *Kimmeriiţî : Drevnevostocinîe ţivilizaţii i stepnîe kocevniki v VIII-VII vv. do n.e.*, Academia de Ştiinţe a Rusiei, Moscova, 1996.
12. Gocha R. Tsetskhladze, „Greek Colonisation of the Black Sea Area : Stages, Models, and Native Population", în Gocha R. Tsetskhladze (ed.), *The Greek Colonisation of the Black Sea Area : Historical Interpretation of Archaeology*, Franz Steiner, Stuttgart, 1998, pp. 8-68.
13. Platon, *Phaidon*, 109b.
14. Strabon, *Geografia*, 12.3.11.
15. *Ibidem*, 11.2.17.
16. Plinius cel Bătrân, *Naturalis historia*, 6.4.13 ; vezi şi Strabon, *Geografia*, 11.2.16, care spune că cifra este exagerată, dar că existau totuşi aproximativ şaptezeci de triburi.
17. Strabon, *Geografia*, 11.3.1 ; Plinius cel Bătrân, *Naturalis historia*, 6.4.13.
18. Strabon, *Geografia*, 7.4.4.
19. Herodot, *Istorii*, 4.53. [*Istorii*, vol. I, p. 330 - n.tr.]
20. Michael Grant, *The Rise of the Greeks*, Scribner's, New York, 1988, p. 273.
21. Cea mai bună sursă referitoare la dezvoltarea oraşelor vestice este Krzysztof Nawotka, *The Western Pontic Cities : History and Political Organization*, Adolf M. Hakkert, Amsterdam, 1997.
22. Chris Scarre, *The Penguin Historical Atlas of Ancient Rome*, Penguin, Londra, 1995, p. 81.
23. O expediţie a lui Pericle a adus multe dintre oraşe şi antrepozite sub control atenian. În jurul anului 425 î.Hr., aproximativ 50 de oraşe de pe ţărmul Mării Negre plăteau tribut Atenei. Vezi Braund, *Georgia in Antiquity*, p. 125.

24. Anthony Bryer şi David Winfield, *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos*, vol. 1, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington, 1985, p. 128, nota 35.
25. Vergilius, *Georgice*, 1.58, 2.440-445. [Publius Vergilius Maro, *Bucolice. Georgice*, traducere de Lascăr Sebastian, Editura Tineretului, Bucureşti, 1964 – n.tr.]
26. Xenofon, *Anabasis*, 4.8. Vezi Plinius cel Bătrân, *Naturalis historia*, 21.45.77. [*Naturalis historia*, vol. IV, traducere de Iulia Huiu, ediţie îngrijită, prefaţă, note, anexă de Ioana Costa, Editura Polirom, Iaşi, 2003 – n.tr.] Albinele care polenizează rododendronul produc miere halucinogenă, pe care turcii o numesc *deli bal*, „miere nebună".
27. Diodorus Siculus, *Biblioteca istorică*, 31.24.
28. Plinius cel Bătrân, *Naturalis historia*, 9.18.48.
29. Strabon, *Geografia*, 7.6.2.
30. Peter Simon Pallas, *Travels Through the Southern Provinces of the Russian Empire, in the Years 1793 and 1794*, vol. 2, T.N. Longman şi O. Rees *et al.*, Londra, 1802-1803, p. 289.
31. Mihail Rostovţev, *Iranians and Greeks in South Russia*, 1922, retipărită la New York, Russell and Russell, 1969, p. 11.
32. Pentru descrierea barbarilor în literatura secolului al V-lea, vezi Edith Hall, *Inventing the Barbarian : Greek Self-Definition Through Tragedy*, Clarendon Press, Oxford, 1989.
33. Vezi S.L. Solovyov, *Ancient Berezan : The Architecture, History and Culture of the First Greek Colony in the Northern Black Sea*, Brill, Leiden, 1999.
34. Herodot, *Istorii*, 4.108.
35. Timothy Taylor, „Thracians, Scythians, and Dacians, 800 BC – AD 300", în Barry Cunliffe (ed.), *The Oxford Illustrated Prehistory of Europe*, Oxford University Press, Oxford, p. 389.
36. Pausanias, *Călătorie în Grecia*, 1.31.2. [*Călătorie în Grecia*, studiu introductiv, traducere şi note de Maria Marinescu-Himu, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1974-1982 – n.tr.]
37. Herodot, *Istorii*, 4.5.
38. *Ibidem*, 4.75.
39. *Ibidem*, 1.105.
40. *Ibidem*, 4.46.
41. Vezi Sergei I. Rudenko, *Frozen Tombs of Siberia : The Pazyryk Burials of Iron Age Horsemen*, traducere de M.W. Thompson, University of California Press, Berkeley, 1970 ; Rostovţev, *Iranians and Greeks* ; Ellis H. Minns, *Scythians and Greeks : A Survey of Ancient History and Archaeology on the North Coast of the Euxine from the Danube to the Caucasus*, Cambridge University Press, Cambridge, 1913 ; Renate Rolle, *The World of the Scythians*, traducere de F.G. Walls, University of California Press, Berkeley, 1989.
42. Rolle, *The World of the Scythians*, p. 128.

43. Diogenes Laertios, *Despre viețile și doctrinele filozofilor*, 1.103. [*Despre viețile și doctrinele filozofilor*, traducere de C.I. Balmuș, studiu introductiv și comentarii de Aram M. Frenkian, Editura Polirom, Iași, 1997, p. 88 - n.tr.]
44. Herodot, *Istorii*, 4.76-77.
45. Platon, *Republica*, 10.600 [*Republica*, în Platon, *Opere V*, traducere de Andrei Cornea, ediție îngrijită de Constantin Noica și Petru Creția, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1986 - n.tr.]; Aristotel, *Analitica secundă*, 1.13 [*Analitica secundă*, în Aristotel, *Organon II*, traducere, studiu introductiv și note de Mircea Florian, Editura IRI, București, 1998 - n.tr.]; Strabon, *Geografia*, 7.3.8; Plinius cel Bătrân, *Naturalis historia*, 7.56.198. Este vorba despre ancora cu brațe, nu despre simpla lespede de piatră.
46. Jan Fredrik Kindstrand, *Anacharsis : The Legend and the Apophthegmata*, University of Uppsala, Uppsala, 1981, pp. 3-10.
47. Plutarh, *Banchetul celor șapte înțelepți*, 148c-e.
48. Jean-Jacques Barthélemy, *Travels of Anacharsis the Younger in Greece, During the Middle of the Fourth Century Before the Christian Aera*, traducere de William Beaumont, vol. 1, J. Mawman, F.C. și J. Rivington *et al.*, Londra, 1817, p. i.
49. Vezi, de exemplu, Marie Guthrie, *A Tour, Performed in the Years 1795-6, Through the Taurida, or Crimea, the Antient Kingdom of Bosphorus, the Once-Powerful Republic of Tauric Cherson, and All the Other Countries on the North Shore of the Euxine, Ceded to Russia by the Peace of Kainardgi and Jassy*, T. Cadell Jr. și W. Davies, Londra, 1802, p. 29; Henry A.S. Dearborn, *A Memoir of the Commerce and Navigation of the Black Sea, and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt*, vol. 1, Wells and Lilly, Boston, 1819, p. 313; Jean, baron de Reuilly, „Travels in the Crimea, and Along the Shores of the Black Sea, Performed During the Year 1803", Richard Phillips, Londra, 1807, inclusă în *A Collection of Modern and Contemporary Voyages and Travels*, vol. 5, Richard Phillips, Londra, 1807, p. 53; Edward Daniel Clarke, *Travels to Russia, Tartary, and Turkey*, Arno Press, New York, 1970, retipărire a vol. 1 din *Travels in Various Countries of Europe, Asia, and Africa*, Londra, 1811, p. 348.
50. Tim Severin, *The Jason Voyage*, Simon and Schuster, New York, 1985.
51. Strabon, *Geografia*, 1.2.10.
52. *Ibidem*, 1.2.10, 11.2.19. Călătorii moderni au întâlnit aceeași practică printre svani („soanii" lui Strabon), care locuiesc în regiunea muntoasă din centrul Georgiei, dar nu există nici o legătură anume cu Colhida antică și ținuturile joase ale Georgiei de pe fluviul Phasis. Vezi, de exemplu, Edmund Spencer, *Travels in the Western Caucasus*, vol. 1, Henry Colburn, Londra, 1838, p. 341. Despre o practică similară întâlnită la romii din România vorbește James Henry Skene în *The Frontier Lands of the Christian and the Turk*, vol. 1, ed. a II-a, Richard Bentley, Londra, 1853, p. 323.
53. Alexandre Baschmakoff, *La synthèse des périples pontiques : Méthode de précision en paléoethnologie*, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris, 1948, pp. 14-16.

Braund susţine că unele dintre primele *periploi* datează probabil din secolul al IV-lea, însă bazându-se poate pe surse din secolul al VI-lea. Vezi Braund, *Georgia in Antiquity*, p. 17.

54. Bryer şi Winfield, *The Byzantine Monuments*, vol. 1, p. 119.
55. Tucidide, *Războiul peloponesiac*, 2.97. [*Războiul peloponesiac*, studiu introductiv, traducere şi note de N.I. Barbu, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1966 – n.tr.]
56. Serghei Saprykin, „Bosporus on the Verge of the Christian Era (Outlines of Economic Development)", *Talanta : Proceedings of the Dutch Archaeological and Historical Society*, vol. 32-33 (2000-2001), p. 96. Cu privire la declinul oraşelor din Caucaz, vezi Braund, *Georgia in Antiquity*, p. 63.
57. Gocha R. Tsetskhladze, „Black Sea Piracy", *Talanta : Proceedings of the Dutch Archaeological and Historical Society*, vol. 32-33 (2000-2001), pp. 13-14.
58. Dion Chrysostomul, *Discursul boristenitic*, 36.4. Există încă anumite controverse cu privire la adevărul vizitei lui Dion în Olbia.
59. *Ibidem*, 36.24.
60. *Ibidem*, 36.7-8.
61. Ovidiu, *Tristele*, 3.13.28. [Publius Ovidius Naso, *Tristele. Ponticele*, traducere şi prefaţă de Teodor Naum, Editura Univers, Bucureşti, 1972 – n.tr.]
62. Această descriere se bazează pe Appian, „Războaiele mitridatice", 116-117, şi Plutarh, „Pompei", 45. Lista regiunilor nou-cucerite este, desigur, exagerată: Pompei nu a călcat niciând în majoritatea dintre ele.
63. Peter S. Wells, *The Barbarians Speak : How the Conquered Peoples Shaped Roman Europe*, Princeton University Press, Princeton, 1999, p. 94.
64. David Magie, *Roman Rule in Asia Minor to the End of the Third Century after Christ*, Arno Press, New York, 1975, p. 217.
65. Plutarh, „Pompei", 42.
66. *Ibidem*, 32.
67. Ovidiu, *Tristele*, 4.6.47.
68. Cassius Dio, *Istoria romană*, 68.13-15. [*Istoria romană*, vol. I-III, traducere şi note de Adelina Piatkovski, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1973-1985 – n.tr.]
69. Claudius Ptolemy, *The Geography*, traducător şi editor Edward Luther Stevenson, Dover, New York, 1991, p. 82.
70. Flavius Arrianus, *Arrian's Voyaye Round the Euxine Sea, Translated ; and Accompanied with a Geographical Dissertation, and Maps*, J. Cooke, Oxford, 1805, p. 3.
71. *Ibidem*, p. 1.
72. *Ibidem*, p. 9.
73. *Ibidem*, pp. 14-15.
74. Lucian, „Alexandru, falsul profet", 16.
75. H.F. Pelham, „Arrian as Legate of Cappadocia", *English Historical Review*, vol. II, nr. 44, octombrie 1896, p. 637.
76. Citat în *Ibidem*, p. 640.

„Despre pământul din apropierea Mării Euxine, care se întinde din Bizanţ până la Lac [Marea Azov], nu se poate spune nimic precis, întrucât barbarii de peste Istru, pe care ei îl mai numesc şi Dunăre, fac cu neputinţă traversarea ţărmului de către romani."

Procopius (secolul al VI-lea)

„Nu au niciunde vreo aşezare stabilă, nici nu ştiu unde vor poposi data următoare. Şi-au împărţit întreaga Sciţie, întinzându-se de la Dunăre până unde răsare soarele. Fiecare căpetenie, în funcţie de mărimea poporului său, îşi cunoaşte limitele păşunilor şi locurile unde îşi poate paşte vitele vara şi iarna, primăvara şi toamna."

Călugărul William de Rubruck,
sol francez la tătari (1253)

„În ţările din jurul Mării Negre se găsesc rămăşiţele popoarelor din Colhida şi din Sciţia asiatică, ale hunilor, avarilor, alanilor, turcilor unguri, bulgarilor, pecenegilor şi altor neamuri care au invadat în diverse momente malurile Dunării, deja jefuite de gali, vandali, bastarni, goţi, gepizi, slavi, croaţi, sârbi şi toate popoarele ce au coborât dinspre nord către sud."

Claude Charles de Peyssonnel,
consul francez la tătarii din Crimeea (1765)

Capitolul 3

Mare Maggiore, 500-1500

După spusele lui Procopius, istoricul Imperiului Bizantin timpuriu, Marea Neagră era un loc de evitat. Ţărmurile sale mişunau de triburi ostile, iar barbarii de pe continent rămâneau o grijă perpetuă, în ciuda eforturilor protectorului (împăratul Iustinian) de a fortifica mai multe aşezăminte de pe coastă. Cel mai frapant eveniment consemnat este unul grotesc: o balenă uriaşă, poreclită Porphyrius, ameninţa de multă vreme transportul naval în strâmtoarea Bosfor, astfel că, atunci când creatura s-a împotmolit la apă mică, sătenii s-au repezit pe mal, hăcuind-o cu topoarele[1]. De-ar fi fost la fel de uşor şi cu barbarii!

Procopius scria la Constantinopol, oraş ale cărui porţi se deschideau atât către lumea mediteraneană, cât şi spre cea pontică. Oraşul a devenit capitala Imperiului Roman în anul 330, când Constantin şi-a strămutat tronul acolo şi a pecetluit separarea imperiului în jumătatea de vest şi cea de est. Alegerea Constantinopolului drept centru imperial era puţin probabilă, întrucât fusese distrus în repetate rânduri şi nu servise niciodată drept capitală a vreunui mare regat sau imperiu. Poziţia sa geografică în raport cu marea constituia însă principalul său avantaj.

Bizanţul a devenit colonie greacă la mijlocul secolului al VII-lea î.Hr. Tradiţia susţinea că oracolul din Delfi îl instruise pe un anume Byzas, conducătorul Megarei, să întemeieze un oraş de cealaltă parte a ţinutului orbilor, iar locul viitorului oraş păruse cel mai apropiat descrierii. Acesta se întindea pe un promontoriu triunghiular la gurile Bosforului, fiind uşor de apărat din două sau trei părţi şi situat de cealaltă parte a strâmtorii faţă de mai vechea colonie megarică de la Calcedon. După cum trebuie să-şi fi dat seama Byzas, calcedonienii erau cu adevărat orbi, căci aleseseră să construiască pe dealurile şi câmpiile expuse dinspre răsărit, în loc să folosească foarte potrivitul promontoriu ce se înalţa puţin mai la vest[2].

Bizanţul nu era succesorul Romei. În minţile bizantinilor, el *era* Roma. Supuşii împăratului îşi spuneau *romaioi* („romani"), denumire folosită multă vreme şi de alţii. Imperiul lor apărea ca *Romania* (Imperiul Bizantin este invenţia istoricilor europeni de mai târziu). Existau, desigur, două diferenţe fundamentale

faţă de vechea Romă. Prima era aceea că, din punct de vedere cultural, noul imperiu era grec, întemeindu-se pe tradiţiile elene care se dezvoltaseră în oraşele de la Marea Egee, Marea Neagră şi din estul Mediteranei. (Vorbitorii de greacă din Turcia sunt cunoscuţi şi astăzi sub numele de *rumlar*, un ecou al acestui trecut „roman".) Cealaltă diferenţă o constituia faptul că noul oraş imperial nu se afla în centrul geografic al imperiului, pe malurile Tibrului, ci aproape de graniţa imperială.

Constantinopolul avea capacitatea de a controla accesul la Marea Neagră, dar, spre deosebire de cea veche, noua Romă s-a dovedit mai degrabă o victimă a destinului ei geografic. Marea ironie a epocii bizantine este aceea că un imperiu a cărui capitală străjuia o întindere de apă mult râvnită de străini pentru bogăţiile sale avea să dea dovadă de prea puţină voinţă pentru a profita de aceasta. O vreme, armata şi forţele navale bizantine au împiedicat cu succes orice rival – perşii şi arabii, în special – să pună piciorul pe coastele sudice şi estice. Restaurat şi întărit de dinastiile bizantine succesive, oraşul Chersones din Crimeea veghea asupra intereselor strategice ale imperiului la nord, realizările sale fiind însă în primul rând defensive. Pe lângă asigurarea accesului la grâne, sare şi alte alimente şi perceperea unor taxe comerciale de la populaţiile din stepa nordică, principala preocupare a bizantinilor era să preîntâmpine nenorocirile legate de mare, nu să prospere de pe urma bogăţiilor ei. În Evul Mediu, înainte ca potenţialul economic al mării să fie conştientizat din nou, împăraţii bizantini îşi îndreptaseră practic tot interesul comercial către surogate precum oraşele-state ale Genovei şi Veneţiei. Flota bizantină se micşorase, ajungând să numere doar câteva corăbii însărcinate cu apărarea oraşului imperial, cetăţenii fiind adesea lăsaţi să conteze pe o ultimă redută fragilă : un lanţ masiv, plutind pe pontoane, care proteja portul Constantinopolului de un posibil atac venit de pe mare. Acesta se mai afla încă în uz la 1453, când oraşul a căzut pradă otomanilor.

Influenţa culturală a Bizanţului era o chestiune diferită. Comercianţii şi marinarii creştini ortodocşi străbăteau marea în lung şi-n lat chiar şi în perioadele de criză a relaţiilor cu puterile din interiorul continentului. Comunităţile vorbitoare de greacă continuau să prospere de-a lungul coastei, mai ales în sud-est. Unele porţiuni rămase în mare parte în sfera de influenţă a Constantinopolului (aşa cum se întâmpla în cazul Chersonesului, precum şi în cel al unei bucăţi întinse din ţărmul Anatoliei), deşi nu mai puteau fi considerate posesiuni ale imperiului, ca şi multe alte zone ale Europei de Est, aparţineau încă imperiului etern, domeniul creştinătăţii răsăritene. În vreme ce primele cunoşteau perioade de glorie şi declin, cele din urmă se extindeau în mod constant, astfel încât, la începutul Evului Mediu, alte regate creştine din jurul

mării, de la bulgarii din vest la georgienii din est, se simţeau pregătite să se împotrivească pretenţiei împăratului bizantin la statutul special de suveran universal. În cele din urmă, venirea a două grupuri ce nu puteau fi încadrate nici spaţiului sacru, nici celui profan (puterile catolice ale Mediteranei şi otomanii musulmani) a schimbat natura vieţii în preajma mării.

„Naţiunile scite sunt una"

Deja pe vremea lui Constantin, o mare parte a regiunilor de pe continent nu se mai afla în sfera de influenţă a imperiului. Cursurile râurilor din nord, trecătorile montane din Caucaz, chiar şi câmpia Dunării, abandonată de romani în secolul al III-lea, erau de acum la fel de străine cum le fuseseră lui Traian şi Hadrian. În imaginaţia bizantină, popoarele barbare, mai ales cele din stepa nordică, reprezentau arhetipul alterităţii, întruchipând tot ceea ce „romanii" nu erau. Multe dintre acestea erau neamuri de păstori, care nu construiseră nicicând oraşe. Nu vorbeau greceşte, nu erau creştine şi nici supuse împăratului numit din ordin divin[3]. La bizantini, prejudecăţile culturale ale Atenei epocii clasice întâlneau narcisismul Romei imperiale târzii.

Totuşi, oricât de serioasă le putea părea această scindare culturală elitelor literate, mai multe dinastii succesive au înţeles că siguranţa imperiului şi a capitalei depindea practic de propria dorinţă de a ajunge la un compromis cu valurile de popoare revărsate din stepă, care forţau graniţele imperiului. Interesele conducătorilor barbari trebuiau satisfăcute, altminteri aceştia ar fi putut asmuţi asupra Constantinopolului alţi suzerani, care atât aşteptau: perşii omniprezenţi şi, mai târziu, puternicele regate medievale din Balcani şi principatele din Europa Centrală şi de Est. Noi popoare soseau din stepa asiatică, stabilindu-se mai întâi pe ţărmurile de nord şi vest, iar apoi, odată cu venirea turcilor, în chiar inima bizantină a Anatoliei. Fiecare generaţie de noi imigranţi trebuia integrată, la rândul ei, în rânduiala imperiului sau, cel puţin, împiedicată să-l distrugă. Înţelegerile trebuiau renegociate, alianţele regândite, vasalii mulţumiţi.

Stepa reprezenta de multă vreme o cale de legătură între Asia Centrală şi Europa, iar timp de aproape un mileniu de civilizaţie bizantină circulaţia a fost intensă. Cele mai multe grupuri de imigranţi – sarmaţii, hunii, avarii, maghiarii, pecenegii, cumanii – reprezentau doar extrema vestică a unei serii de mişcări de populaţii ce începeau mult mai departe înspre răsărit, în Mongolia şi vestul Chinei. Totuşi, aceste migraţii rareori implicau hoarde de călăreţi pocnind din bice şi năpustindu-se în galopul cailor prin stepa lipsită de copaci. Metaforele „valuri" şi „maree" de invadatori barbari ascund faptul că mişcarea popoarelor

către vest a fost un proces treptat, desfăşurat pe parcursul secolelor[4]. Unor grupuri le-au fost necesare generaţii întregi pentru a străbate câteva sute de kilometri de la Volga la Nipru şi chiar mai mult pentru a ajunge la Dunăre. Cei sosiţi din est erau în general nomazi şi, cu foarte puţine excepţii – precum hunii în secolul al V-lea şi tătarii mongoli în secolul al XIII-lea –, se mişcau încet, conştienţi fiind că aveau permanent nevoie de apă şi de păşuni mănoase pentru turmele lor.

Nu e deloc uşor să înţelegem fiecare dintre aceste grupuri, căci există foarte puţine informaţii în afara a ceea ce culturile evoluate, sedentare, vedeau de departe. Un lucru pare însă clar: de-a lungul istoriei Mării Negre de la finele Imperiului Roman până la venirea otomanilor, norma o constituia mai degrabă o anume continuitate a culturilor din stepa nordică decât înlocuirea totală a unui grup de către altul. Descrierea cea mai apropiată de adevăr a aspectelor acestei culturi include economia locală bazată pe păstoritul nomad şi seminomad şi comerţul la distanţă, amestecând elemente ale mai multor limbi şi forme culturale iraniene şi turce, toate influenţate de contactul prelungit cu populaţiile greceşti, slave şi germanice. „Naţiunile scite sunt una, ca să spunem aşa, în ceea ce priveşte modul de viaţă şi organizarea", scria un autor bizantin de secol VI, folosind aceeaşi denumire generică aplicată şi de Herodot popoarelor din nord cu aproape o mie de ani înainte[5]. Spre deosebire de vechile imperii Roman şi Persan, bizantinii se aflau în contact cu aceste popoare de dincolo de mare, fapt pe care ar fi fost cu neputinţă să-l evite. Încă din primii ani de existenţă a imperiului, era evidentă ameninţarea pe care o puteau reprezenta aceste grupuri nu numai pentru posesiunile bizantine din Crimeea, ci şi pentru însuşi oraşul imperial.

Cu mult înainte de întemeierea noii Rome, sciţii făcuseră loc ultimilor sosiţi, sarmaţii, care, asemenea lor, vorbeau cel mai probabil o limbă iraniană. Aceştia locuiau deja la est de Don pe vremea lui Herodot şi, după spusele sale, erau rezultatul încrucişărilor dintre sciţi şi amazoane[6]. Odată cu mutarea spre vest, regiunea cunoscută odinioară drept „Sciţia" a devenit treptat „Sarmaţia", „europeană" la vest de Don şi „asiatică" în jumătatea de est. (Convenţia cartografică ce considera Donul linia despărţitoare dintre Europa şi Asia avea să fie menţinută până în plin secol XIX.) Sarmaţilor le-au urmat şi alte grupuri, cele mai multe, precum avarii, urmând căile dinspre est şi croindu-şi drum către inima Europei. Alţii, precum celţii şi goţii, s-au infiltrat dinspre nord şi vest, unele grupuri reuşind chiar să traverseze marea până pe coasta sudică. Cronicile bizantine de secol XV oferă detalii ale invaziilor goţilor la Pitsunda şi Trapezus de pe ţărmul de est şi, respectiv, sud-est, aceştia stabilindu-şi pentru un timp o bază importantă în Crimeea, enclavă ce avea să fie cunoscută drept „Goţia" până în Evul Mediu. (La începutul secolului al XV-lea, un călător relata că servitorul său german

putea conversa fără probleme cu localnicii, care încă îşi vorbeau cu uşurinţă pierduta limbă teutonică[7].) Multe grupuri s-au creştinat, unele având propriii episcopi şi chiar primind biserici în Constantinopol.

Procopius, care scria în secolul al VI-lea, într-o perioadă de revenire bizantină după un lung şir de pierderi teritoriale, s-a exprimat foarte precis cu privire la dificultăţile asigurării controlului bizantin asupra mării şi ale protejării puţinelor comunităţi vorbitoare de greacă încă răspândite pe coastă. De-a lungul ţărmului existaseră odinioară garnizoane, dar multe fuseseră abandonate. Procopius nu se putea hazarda nici măcar să estimeze circumferinţa mării. Barbarii din jur, mai ales din partea de nord, erau atât de numeroşi, încât era practic imposibil să obţii informaţii corecte. După spusele sale, în afara schimburilor ocazionale de solii, aceste popoare interacţionau foarte puţin[8]. Împăratul lui Procopius, Iustinian, a reuşit totuşi să-şi reafirme autoritatea în unele regiuni, vechile porturi căzute în paragină fiind restaurate, iar la Trapezus construindu-se un apeduct pentru a rezolva o parte din problemele cauzate de lipsa apei dulci. Împăratul a dat peste ziduri în ruină şi a dispus refacerea lor la Panticapaeum şi Chersones în Crimeea, care, conform lui Procopius, se afla „la marginea Imperiului Roman"[9].

Problema era, desigur, faptul că respectiva „margine" nu era foarte îndepărtată. În cea mai mare parte a epocii bizantine, principala grijă nu a constituit-o profitul de pe urma avantajelor oferite de Marea Neagră, ci mai degrabă împiedicarea obţinerii lui de către alţii. Aceasta îl preocupa în cel mai înalt grad pe împăratul Constantin al VII-lea Porfirogenetul, care, în secolul al X-lea, a alcătuit un manual de arta guvernării, *De administrando imperio*, pentru fiul şi moştenitorul său, Romanus. Distribuţia rolurilor în preajma mării se schimbase simţitor în veacurile scurse de la Procopius, relaţia dintre imperiu şi vecinii săi rămânând însă, în esenţă, aceeaşi. Slavii apăruseră în anii 600 şi, până în timpul lui Constantin al VII-lea, îşi întemeiaseră un puternic imperiu în sudul Balcanilor. În nord, sarmaţii şi alanii fuseseră alungaţi de pecenegi, un popor de sorginte turcă sosit din Asia Centrală în anii 800. Mai la nord, un grup de bizantini numiţi rosi, aristocraţie nordică ce guverna o populaţie slavă, avea deja intense legături comerciale cu zona de coastă, atacând Constantinopolul ori de cîte ori dorea. La est şi sud erau arabii, cu armate însufleţite de fervoarea noii lor credinţe, islamul. Conduse de regi şi prinţi creştini, Georgia şi Armenia acţionau ca adevărate state-tampon împotriva musulmanilor, creştinismul lor neînsemnând însă că nu s-ar fi ridicat împotriva sediului creştinătăţii însuşi dacă ar fi fost în interesul lor să o facă.

Pecenegii îl îngrijorau în mod deosebit pe Constantin, întrucât constituiau o verigă foarte importantă pentru securitatea Imperiului Bizantin. Menţinerea

păcii cu ei însemna siguranţa Chersonesului, aceasta echivalând cu posibilitatea bizantinilor de a păstra o oarecare influenţă economică şi chiar militară pe ţărmul nordic. Chersoniţii intermediau comerţul cu piei şi ceară aduse din stepă, primind în schimb bunuri precum pânzeturi, coliere, panglici, brocart aurit, piper, purpură şi piele, importate din centrele urbane bizantine de pe coasta sudică[10]. Teoretic, pecenegii apărau oraşul, dar în realitate nu făceau decât să-i extorcheze pe locuitori în schimbul protecţiei, profitând de slăbiciunea bizantinilor în Crimeea. În secolele anterioare, porturile din zonă exportaseră cereale în sud, dar rolurile se inversaseră: Chersonesul părea să depindă de porturile sudice pentru proviziile de grâne, trimiţând în schimb produse animale din stepa nordică[11]. Mai mult, întrucât pecenegii erau un util instrument de control al puterii conducătorilor rosi şi creştini din Balcani şi Caucaz, întreţinerea bunelor relaţii cu aceştia devenea crucială.

Constantin a dorit ca pecenegilor să le fie trimisă o solie anuală, având menirea de a încerca să asigure înnoirea unui tratat de pace de lungă durată, o mulţime de daruri generoase urmând a fi oferite pentru facilitarea înţelegerii. Singura fisură în respectivul plan era faptul că istoria relaţiilor privilegiate cu Constantinopolul făcuse să crească rapacitatea membrilor acestui trib:

> Aceşti pecenegi, lacomi şi avizi de obiecte rare, se arată acum neruşinaţi, pretinzând daruri generoase... cerând una pentru ei, alta pentru soţiile lor, o recompensă a efortului pentru escortă şi ceva în plus pentru oboseala vitelor. Apoi, când agentul imperial pătrunde în ţară, mai întâi îşi cer darurile de la împărat, iar apoi, după ce partea bărbătească e satisfăcută, le solicită pe cele destinate soţiilor şi părinţilor[12].

Toate popoarele din nord se obişnuiseră cu aceste aranjamente în decursul secolelor. Tributul cerut în schimbul păcii creştea neîncetat. Prin urmare, un bun împărat trebuia să ştie cum să le contracareze pe cale diplomatică pretenţiile tot mai mari. Dacă pecenegii cereau robe şi diademe, acesta recomanda să li se spună că ele îi aparţin exclusiv împăratului şi ar fi blestemate dacă le-ar purta altcineva. Dacă îţi cereau fiica în căsătorie, trebuia să spui că obiceiurile interzic asemenea alianţe[13]. În rest, majoritatea cerinţelor le puteau fi îndeplinite.

Un singur lucru a precizat împăratul Constantin că nu trebuie să li se dea pecenegilor sub nici o formă, iar dacă îl pretind, trebuie să li se spună că le-a fost oferit romanilor de Dumnezeu şi nu poate fi împărţit cu nimeni. Era vorba despre cel mai bine păzit secret de stat, a cărui taină avea să piară odată cu imperiul însuşi: o armă pe care bizantinii o datorau mării.

„Focul mării"

Primele corăbii de pe Marea Neagră – cele cunoscute lui Homer sau argonauţilor mitici – aveau punţi deschise şi lustruite, fiind destul de uşoare pentru a putea fi trase pe nisipul plajelor sau pentru a permite navigarea peste pragurile râurilor. Singura lor pânză pătrată, arborată la travers, putea fi folosită în condiţii de vânt favorabil, vasele fiind puse în mişcare de vâslaşi aşezaţi pe bănci înguste, câte unul la o vâslă. Treptat, carenele deschise s-au transformat în punţi acoperite, peste care s-au mai adăugat şi altele. Corăbii cu trei rânduri de vâsle, triremele greceşti au devenit principalele galere de război ale secolului al V-lea î.Hr., martore ale războaielor cu perşii, precum şi ale celor dintre Atena şi Sparta.

Pe parcursul următoarelor secole, a construi corăbii mai bune era totuna cu a construi unele mai mari, cu mai multe rânduri de rame şi mai mulţi vâslaşi, care să trudească manevrând fiecare dintre aceste uriaşe bucăţi de lemn. Gigantismul în domeniul construcţiei de vase a atins apogeul odată cu regii elenişti, unii dintre aceştia experimentând folosinţa unor enorme catamarane, cu mai multe rânduri de vâsle aşezate pe cele patru părţi ale calei duble. Totuşi, în perioada romană, impresionantele bătălii navale din trecut au fost înlocuite de diverse alte forme de luptă, de la urmărirea corsarilor la înăbuşirea rebeliunilor din regatele vasale. Vremurile cereau o corabie adaptabilă la imperativele puterii imperiale, atât la necesităţile combative, cât şi la nevoia de a supraveghea ţărmul. Romanii îşi construiseră galerele mici, rapide, cu două rânduri de vâsle, imitând corăbiile folosite de piraţi în Marea Adriatică, ce navigau de-a lungul coastei pe vremea împăraţilor Traian şi Hadrian. Ele apar pe Columna lui Traian, ancorate într-un port de pe Dunăre în timpul campaniilor din Dacia.

Până la mijlocul secolului al IV-lea d.Hr., triremele dispăruseră aproape complet. Ameninţat cu lipsa de bani şi de oameni, Imperiul Roman târziu a revenit la galerele folosite cu un mileniu în urmă, la modelul lor de construcţie, menit să reziste până în epoca bizantină. Cele mai multe corăbii din flota bizantină erau galere cu un singur rând de vâsle, fiecare om trăgând la rama proprie. Catargele gemene, echipate cu pânzele triunghiulare, uşor manevrabile, preferate de navigatorii arabi, puteau fi utilizate pe timp favorabil, dar în bătălie căpitanul se putea baza doar pe puterea muşchilor vâslaşilor săi, unii dintre aceştia fiind în acelaşi timp şi luptători. Câteva galere mai mari, cu două rânduri de vâsle şi un echipaj ce putea ajunge la două sute de oameni, se aflau în serviciul flotei imperiale la Constantinopol, dar în avanposturile de provincie – precum Chersones sau Trapezus, să zicem – predominante erau, probabil, vasele mici[14].

Comandanţii navelor greceşti şi romane aveau două opţiuni tactice de bază în timpul unei lupte pe mare. Una era să folosească corăbiile însele ca pe un berbec aţintit împotriva carenei vasului inamic, încercând să-l scufunde. Aceasta era marea inovaţie a triremei greceşti, cu corpul său solid şi etrava ascuţită de la prora. Cealaltă era să se strecoare îndeajuns de aproape de corabia adversarilor pentru a urca la bord sau, dacă acest lucru se dovedea imposibil, pentru a arunca în ea cu proiectile. Romanii au perfecţionat această formă de luptă, vâslind în rând cu duşmanul în vreme ce marinarii aşteptau ocazia să arunce o scândură de abordaj şi să năvălească peste copastie.

Cu toate acestea, bizantinii au făcut o adevărată revoluţie în ceea ce priveşte conflictele navale. În centrul ei se afla secretul pe care Constantin al VII-lea îşi somase fiul să nu-l dezvăluie cu nici un chip pecenegilor. Navigatorii îl numeau *thalassion pyr* – „focul mării". La prora vasului de război, navigatorii bizantini aşezau un tub lung de lemn, placat cu bronz, cu unul dintre capete îndreptat spre corabia inamică, celălalt fiind conectat la o pompă de aer. În tub se turna o substanţă inflamabilă căreia i se dădea foc, în vreme ce oamenii de la celălalt capăt acţionau pompa pentru a trimite lichidul arzând spre duşman. Vasele mari puteau fi echipate cu mai multe tuburi de acest fel, bizantinii inventând chiar un model cu utilizare manuală destinat luptătorilor de la bord[15]. Substanţa avea o asemenea putere de distrugere, încât ardea chiar şi la suprafaţa apei. Cronicarul arab Ibn al-Atir a văzut cu propriii ochi efectele ei devastatoare: „Un tub aruncător de flăcări putea doborî doisprezece oameni", scria acesta, „iar flacăra era atât de violentă, încât nimeni nu i se putea opune. Aceasta era arma de care musulmanii se temeau cel mai tare"[16].

Prima menţionare a „focului mării", pe care străinii au ajuns să-l numească „focul grecesc", datează din secolul al VI-lea, poate al VII-lea. Inventarea sa este atribuită unui anume Callinicus, dar compoziţia rămâne un mister. Materia primă era probabil petrolul sau păcura în stare naturală, luate din zăcăminte de suprafaţă precum cele din peninsula Taman, de lângă vechea colonie greacă de la Panticapaeum, de pe ţărmul nordic. Izvoarele aduceau păcura lipicioasă la suprafaţă, de unde putea fi strânsă cu uşurinţă în vase. Regiunea era cunoscută pentru activitatea ei seismică, călătorii de mai târziu remarcând fumul şi căldura emanate de focurile din subteran[17]. „Focul mării" a devenit principala armă a apărării navale a Imperiului Bizantin, înfrângerile succesive ale inamicilor veniţi pe mare, de la arabii din secolele al VII-lea şi al VIII-lea la rosii din secolul al X-lea, datorându-i-se în bună măsură. Timp de sute de ani după aceea, avea să rămână o armă de încredere împotriva ameninţărilor tot mai mari ce veneau din toate părţile.

Sursele de păcură din Taman reprezentau un element atât de bine păzit al arsenalului bizantin deoarece apariţia „focului mării" însoţea, de fapt, declinul imperiului ca putere navală, într-o perioadă în care corăbiile aveau mare nevoie de capacitatea defensivă a respectivei arme. Flota bizantină a cunoscut perioade de glorie în secolul al VI-lea şi, poate, din nou în secolul al XI-lea, fiind capabilă să recâştige teritoriile din jurul Mediteranei pierdute în faţa invadatorilor barbari, precum şi să stăvilească elanul altor puteri de la Marea Neagră. Apa era proslăvită ca simbol al imperiului universal al Bizanţului şi principal atu al atât de inspiratului amplasament al oraşului lui Constantin. Poeţii din Constantinopol cântau jocul luminii pe apă şi zgomotul valurilor, iar codurile de legi imperiale protejau dreptul proprietarilor de a avea vedere la mare[18]. Totuşi, strălucirea imperiului ca putere maritimă nu se ridica la nivelul dragostei pe care bizantinii o resimţeau faţă de mare. Fondurile prea mici puse la dispoziţie de administraţia imperială, ascensiunea altor puteri navale în Mediterana, pirateria locală şi conducerea inabilă a imperiului au contribuit toate la problemele acestuia. Timp de mai multe dinastii succesive, angajarea în comerţul maritim la distanţă a părut mai puţin interesantă decât impozitarea lui, posibilă consecinţă perversă a aşezării capitalei imperiale la intersecţia principalelor rute comerciale internaţionale.

Khazarii, rosii, bulgarii şi turcii

Vechile colonii greceşti de pe coasta nordică înfloriseră din două motive: pieţele de desfacere din sud şi relativ stabilele, deşi nu foarte puternicele formaţiuni politice din interiorul continentului, cu care se puteau dezvolta relaţii comerciale. În Imperiul Roman târziu, ambii factori aveau să dispară, ivirea altor rute comerciale către est prin Oceanul Indian făcând să scadă importanţa Mării Negre, iar lunga perioadă de transformări demografice din stepa eurasiatică alterând legăturile cu puterile continentale.

Stabilitatea relativă nu a revenit în nord decât la mai multe secole după întemeierea Constantinopolului. Această situaţie îl intriga şi îl îngrijora deopotrivă pe Constantin al VII-lea. Buna înţelegere cu puternicele entităţi politice care înconjurau acum marea era esenţială nu numai pentru că acestea puteau să atace capitala imperială, cum o mai făcuseră cu nenumărate ocazii, ci şi fiindcă numeroase produse de preţ urmau traseul de peste mare: cereale de pe coastele de vest şi nord-vest, piei şi alte produse din stepă, blănuri din pădurile nordice, sclavi din Caucaz. Sistemele complexe ce legau capitala imperială de

ţărmuri pot fi observate în relaţiile bizantinilor cu patru puteri politice şi economice din perioade diferite: khazarii, rosii, bulgarii şi turcii.

Statul khazar, din nordul şi estul mării, a fost unul dintre cei mai importanţi actori în politica şi economia internaţionale din zona Mării Negre timp de aproximativ trei sute de ani, începând de prin secolul al VII-lea şi până în secolul al X-lea. Originile khazarilor sunt incerte, dar teritoriul acestora pare să se fi situat în câmpiile din nordul Munţilor Caucaz, întinzându-se atât până la Marea Neagră, cât şi până la Marea Caspică. Khazarii au fost subiect de legendă pentru scriitorii perşi şi arabi, atribuindu-li-se mai multe invazii antice şi, la fel ca în cazul sciţilor şi sarmaţilor din Antichitate, numele fiindu-le uneori folosit ca epitet descriptiv pentru toate popoarele din nordul Caucazului. Un conducător khazar (khagan) i-a relatat odată unui corespondent spaniol că poporul său se trage din Iafet, unul dintre fiii lui Noe, într-o linie mitică revendicată şi de alte popoare din Caucaz ori din alte părţi. Cu toate acestea, khazarii erau probabil un neam de provenienţă turcă, de unde şi una dintre denumirile comune folosite de scriitorii bizantini, *tourkoi*, ei vorbind o limbă înrudită cu cele ale popoarelor apărute mai târziu în stepă: pecenegii, cumanii şi tătarii.

Khazarii şi-au câştigat puterea ca intermediari în comerţul dintre Asia Centrală şi cea de Vest, care a anticipat explozia comercială din Evul Mediu de pe aceeaşi rută. Ei controlau întregul teritoriu de la fluviul Volga până în Crimeea, încurajând comerţul între Marea Caspică şi Marea Neagră. Oraşele lor de pe Volga şi Don erau centre majore, unde negustorii din toată Europa şi Eurasia se întâlneau pentru a face schimb de sare, ceară, blănuri, piei, miere şi sclavi. Vizitând domeniile khazare la începutul secolului al X-lea, călătorul arab Ibn Fadlan a întâlnit în cale bande de scandinavi tatuaţi ce vâsliseră în josul rutelor fluviale tocmai de la Marea Baltică pentru a face comerţ aici[19].

Relaţiile dintre bizantini şi khazari au fost instabile: ei şi-au unit uneori forţele împotriva arabilor, perşilor sau pecenegilor, Constantin al VII-lea sfătuindu-şi însă moştenitorul să încerce a încheia alianţe strategice cu alte puteri pentru a stăvili ambiţia khazară. Constantin avea motive să fie precaut, căci în trecut khazarii se amestecaseră ocazional în politica internă a Imperiului Bizantin, sprijinind o parte sau alta în numeroasele lupte pentru succesiune care îl zguduiseră. În anul 695, împăratul Iustinian al II-lea a fost detronat de un rival, care l-a mai şi dezonorat, tăindu-i nasul şi exilându-l la Chersones, oraş aflat pe atunci sub autoritate khazară. Iustinian a ales să profite de acest exil, făurind un plan de a ataca Constantinopolul şi căutând sprijin la gazdele sale khazare. A luat-o de soţie pe sora khaganului şi a primit drept zestre oraşul

Phanagoria. Cu ajutor străin, a smuls tronul bizantin din mâinile uzurpatorului, soţia sa khazară, botezată şi creştinată sub numele de Teodora, devenind prima împărăteasă de origine străină a Bizanţului. Convertirea Teodorei nu a fost însă o mare realizare, întrucât khazarii erau cunoscuţi pentru toleranţa faţă de alte religii. Pragmatismul în ceea ce priveşte afacerile spirituale i-a condus într-o direcţie neaşteptată, spre adoptarea iudaismului ca religie de stat.

Khazarii aveau o versiune nesofisticată a poveştii despre felul în care ajunseseră iudaici. În trecutul îndepărtat, dorind să se iniţieze religios, khaganul Bulan i-ar fi adunat pe înţelepţii bizantini, arabi şi evrei şi le-ar fi cerut să discute calităţile credinţei fiecăruia. Deloc surprinzător, dezbaterea s-a transformat într-o adevărată păruială. Exasperat, Bulan i-a întrebat pe înţelepţii creştini şi pe cei musulmani care dintre celelalte două religii era preferabilă. Ambele părţi căzuseră de acord că, dacă ar fi forţate să aleagă, ar fi preferat iudaismul. Acest lucru l-a lămurit pe khagan, Bulan anunţând că poporul khazar (sau cel puţin conducătorii săi) urma să devină iudaic. Şi pentru a-şi face clară opţiunea, s-a circumcis el însuşi. Povestea este, desigur, apocrifă. Cronicarii medievali slavi spuneau o istorie similară despre creştinarea propriilor strămoşi. Khazarii par să fi adoptat însă cu adevărat iudaismul cândva pe la mijlocul secolului al VIII-lea. Vestea despre convertirea lor a atras evrei de dincolo de ţinuturile bizantine şi arabe, eruditi din Constantinopol şi Bagdad sosind pentru a instrui nobilimea khazară în spiritul credinţei alese.

Acest nou imperiu eurasiatic iudaic era foarte cunoscut în Evul Mediu timpuriu, fiind predecesorul real al regatului fantastic al Preotului Ioan, ce avea să atragă ceva mai târziu aventurierii creştini din est. Majoritatea informaţiilor pe care le avem despre convertirea khazarilor provine, de fapt, din corespondenţa unui khagan khazar cu un rabin din Córdoba (probabil şi ea apocrifă). Dar evoluţia lor religioasă a fost însoţită de decăderea politică. În doar câteva secole, imperiul a dispărut cu totul, lăsând în urmă puţine dovezi concrete ale existenţei sale. Amintirea stăruia însă. Marea Caspică – *bahr al-Khazar* pentru arabi şi *Hazer Denizi* pentru turci – şi-a păstrat numele khazar. Iar în Evul Mediu, când navigatorii mediteraneeni se îndreptau spre Crimeea, ţinta lor era o peninsulă pe care încă o mai numeau „Gazaria"[20].

Imperiul Khazar a căzut pradă noilor puteri din nordul mării. Luptele periodice cu nomazii pecenegi le slăbiseră oraşele şi, mai important, principatele rosilor, aflate în expansiune în nordul împădurit şi pe cursurile râurilor de stepă, priveau cu jind la dominaţia khazară asupra Volgăi şi Mării Caspice. Până în a doua parte a secolului al X-lea, rosii puseseră stăpânire pe cele mai importante fortăreţe khazare de la nord de Caucaz şi îndepărtaseră puterea acestora din jurul Mării Azov.

Aşa cum procedase în cazul pecenegilor şi khazarilor, Constantin al VII-lea şi-a avertizat fiul şi în privinţa rosilor. Aceştia trăiau la nord de pecenegi, prădând uneori împreună cu ei, alteori fiind prădaţi, dar străduindu-se în general să menţină pacea cu nomazii, comerţul cu vite, cai şi oi fiind unul dintre punctele de sprijin ale economiei lor. De asemenea, rosii călătoreau frecvent în avalul fluviilor către mare, navigând apoi mai departe, până la Constantinopol. Încărcate de mărfuri, corăbiile lor erau o pradă uşoară pentru jefuitorii pecenegi, mai ales când trebuiau să treacă peste pragurile de pe Nipru sau să-şi transfere încărcătura pe vase mai mari, la gurile acestuia[21]. Uneori, grupuri numeroase de rosi lansau atacuri dincolo de mare. În 860 au atacat Constantinopolul, expediţia amintind de venirea goţilor cu câteva secole înainte. Potrivit unei relatări nu prea demne de încredere, rosii şi-au pus pe roţi flota de 2.000 de vase şi au înaintat peste câmpiile întinse din partea de vest a oraşului pentru a înspăimânta garnizoana bizantină[22]. În următoarele două secole, ei au revenit în repetate rânduri, dar fără roţi şi în număr mai mic.

Rosii care şi-au croit drum peste mare puteau fi o ramură a negustorilor nordici pe care Ibn Fadlan îi întâlnise făcând comerţ cu khazarii pe cursul inferior al Volgăi. Ulterior, cronicarii slavi îi prezintă ca pe nişte prinţi străini invitaţi să-i guverneze pe irascibilii slavi din bazinul Niprului, o transformare treptată fiind totuşi mult mai probabilă. Negustorii scandinavi au străbătut iniţial rutele fluviale pornind de la Marea Baltică, în timp apărând avanposturi comerciale pregătite pentru aceste vizite periodice. La rândul lor, acestea au făcut loc oraşelor, fie întemeiate de către nordici, fie preluate cu forţa de la localnicii slavi. În cele din urmă, bandele de negustori scandinavi înarmaţi au ajuns să adopte limba şi obiceiurile supuşilor slavi. În secolul al IX-lea, prinţii nordici au cucerit oraşul Kiev, care plătea pe atunci tribut khazarilor. Scriitorii bizantini care îşi îndreptau privirea către această putere din nord aflată în ascensiune atribuiau diverse nume noilor colonizatori: sciţi, sarmaţi, varegi, chiar hiperboreeni. A rezistat numele de *rhosoi*, poporul dintr-un ţinut de dincolo de coasta maritimă nordică, pe care bizantinii ajunseseră să o numească *Rhosia.*

În secolele al IX-lea şi al X-lea, rosii au făcut incursiuni majore deopotrivă de-a lungul coastelor nordice şi sudice, utilizând poate acelaşi tip de bărci vikinge apărute cam în acelaşi timp în preajma ţărmurilor britanice. După cum se plângea un scriitor bizantin,

> au devastat totul începând de la Propontis [Marea Marmara] şi, pustiind întreaga coastă, au ajuns la oraşul natal al Sfântului [actuala Amasra, din Turcia]. I-au ucis

fără milă pe toţi cei întâlniţi în cale, indiferent de sex sau vârstă, fără să-i cruţe nici măcar pe bătrâni şi pe copii. Ridicând armele pătate de sânge împotriva tuturor, s-au grăbit să semene ruina cât de departe au putut[23].

Relaţia lor cu bizantinii nu a fost însă întotdeauna conflictuală, întrucât imperiul a înţeles devreme că prinţii din nord puteau fi atât parteneri importanţi, cât şi aliaţi de nădejde împotriva altor inamici. Timp de mai bine de două secole, rutele fluviale au fost folosite pentru transportarea blănurilor, chihlimbarului, cerii şi sclavilor între Marea Baltică şi Constantinopol. Kievul, cel mai mare dintre oraşele princiare ale Rhosiei (*Rus'* pentru slavi), a înflorit ca antrepozit pe ruta Niprului. Legăturile dintre scandinavi şi bizantini au devenit atât de strânse, încât, în secolul al X-lea, un corp de mercenari nordici s-a alăturat armatei bizantine, ajungând să formeze până la urmă nucleul gărzii casei imperiale. Cel mai faimos dintre ei, un anume Harald Sigurdsson, avea să-şi încheie viaţa ca regele Harald al III-lea al Norvegiei, ultimul invadator viking al ţinuturilor britanice, secerat de o săgeată saxonă în bătălia de la Stamford Bridge, din 1066.

Prinţii rosilor şi-au câştigat puterea din comerţul cu Bizanţul şi erau o prezenţă atât de importantă pe linia maritimă ce lega estuarul Niprului de Bosfor, încât nişte geografi arabi contemporani au denumit Marea Neagră *bahr al-Rus*, de parcă rosii, nu bizantinii, ar fi fost adevăraţii suverani ai mării. Aceştia puteau uneori chiar să dicteze termenii legăturilor de afaceri cu partenerul lor de negoţ. Spre finele secolului al X-lea, Vladimir, prinţul Kievului, a cerut-o în căsătorie pe una dintre surorile împăratului Vasile al II-lea. Iniţial îi fusese promisă Ana, dar când împăratul a dat semne de şovăială, Vladimir a devastat Chersonesul. Împăratul a acceptat în cele din urmă căsătoria, cu condiţia ca Vladimir să se convertească la creştinism. În anul 988, prinţul s-a botezat, câştigând în schimb mâna Anei. Dintr-o singură mişcare, prinţii din Kiev se înrudeau acum cu membrii casei regale bizantine, intrând în biserica universală. Creştinismul se răspândise deja în amontele râurilor din nord înaintea convertirii lui Vladimir, dar botezul acestuia a deschis calea numeroaselor influenţe bizantine (în scriere, muzică, artă, arhitectură) ce aveau să modeleze cultura statului şi, mai târziu, pe cea a Rusiei medievale. Deşi pecetluită acum printr-o căsătorie dinastică, relaţia directă dintre Bizanţ şi Kiev s-a dovedit de scurtă durată. În secolele al XI-lea şi al XII-lea, venirea unui alt popor nomad, cumanii, a rupt legăturile dintre oraşele nordice şi coastă, iar schimburile comerciale s-au împuţinat. Pentru bizantini, sfârşitul acestei alianţe profitabile echivala cu ieşirea definitivă a litoralului nordic din sfera lor de influenţă.

La acea vreme însă, apropierea lui Vasile al II-lea de prinţul Kievului s-a dovedit extrem de inspirată, mercenarii kieveni jucând un rol crucial într-o serie de victorii militare spectaculoase din timpul domniei sale. Respectivele campanii i-au adus împăratului şi neobişnuita poreclă de *bulgaroktonos*, „Ucigaşul de bulgari".

Bulgarii fuseseră odinioară aliaţii bizantinilor, încă una dintre numeroasele legături stabilite la marginile imperiului, jucând cu diverse ocazii un rol esenţial în politica internă a Bizanţului. De fapt, întorcându-se la Constantinopol însoţit de soţia lui khazară, Iustinian al II-lea le-a datorat bulgarilor recâştigarea puterii. Socrul său, khaganul, fusese cumpărat de împăratul bizantin aflat pe tron şi acceptase să-l asasineze pe Iustinian înainte să poată declanşa atacul asupra Constantinopolului. Teodora l-a avertizat pe Iustinian de complot şi cei doi au scăpat pe mare, fugind din Phanagoria către Dunăre. Acolo, Iustinian a fost întâmpinat cu mult mai multă căldură decât printre rubedeniile lui khazare din est. Noile sale gazde, bulgarii, i-au oferit trupele care i-au permis întoarcerea triumfală la palatul imperial.

Pe timpul lui Iustinian al II-lea, în prima parte a secolului al VIII-lea, bulgarii erau o prezenţă relativ recentă la marginea Imperiului Bizantin, dar, asemenea khazarilor, jucau deja un rol esenţial în afacerile interne şi externe ale imperiului, după cum a demonstrat-o intervenţia în favoarea lui Iustinian. Ţinutul lor de origine se afla departe către est, în amontele fluviului Volga, într-o zonă pe care cartografii încă o reprezentau în secolul al XVIII-lea ca „Marea Bulgarie". Khazarii şi bulgarii erau probabil strâns înrudiţi. Miturile lor fondatoare susţineau descendenţa din acelaşi fiu al lui Noe, teritoriile bulgare de pe Volga fiind absorbite de timpuriu în khaganatul khazar.

Ca parte a marilor migraţii din stepă spre vest, bulgarii şi-au făcut apariţia în forţă pe Dunăre în partea a doua a secolului al VII-lea, traversând fluviul sub conducerea căpeteniei (hanului) lor Asparuh şi subjugând populaţia de la sud de acesta. Sosirea lor i-a tulburat în asemenea măsură pe bizantini, încât Constantinopolul a fost de acord să le plătească tribut lui Asparuh şi succesorilor săi, recunoscând autoritatea acestora asupra ţinuturilor dintre Dunăre şi lanţul Balcanilor. Când bizantinii refuzau să plătească, se iscau adesea războaie, bulgarii ieşind de obicei învingători. După o victorie importantă, hanul Krum şi-a făcut pocal din craniul împăratului bizantin Nicefor. Ceea ce nu erau în stare să facă prin intermediul forţei armate, bizantinii sperau să obţină prin litera Evangheliei. Bulgarii au fost convertiţi la creştinism în secolul al IX-lea şi au rămas de partea bizantinilor în timpul Marii Schisme ce i-a separat în 1054 pe creştinii din est de cei din vest. În această perioadă, bulgarii îşi pierduseră cea mai mare

parte a trăsăturilor nomade şi turce din trecut, fiind asimilaţi treptat de populaţia locală, de limbă slavă.

Religia comună nu reuşea totuşi să detensioneze relaţiile cu Constantinopolul. Până aproape de sfârşitul Imperiului Bizantin, problema bulgară a rămas una centrală în politica externă a acestuia. În secolul al X-lea, Imperiul Bulgar condus de Simeon – care a adoptat titulatura de „ţar al tuturor bulgarilor şi grecilor" – era poate cel mai puternic stat din Europa de Est, capitala de la Preslav rivalizând cu splendoarea Constantinopolului. Primul imperiu a căzut în faţa lui Vasile Bulgaroctonul, ai cărui mercenari scandinavi au ajutat la scoaterea din ascunzătoare a trupelor bulgare. Cronicile consemnează că Vasile scotea ochii a nouăzeci şi nouă dintr-o sută de prizonieri, lăsând vederea unui singur căpitan, care să-l conducă spre tabăra bulgară. Imperiul Bulgar a fost ulterior anexat de către Bizanţ, aceasta fiind prima oară după secole întregi când Constantinopolul controla majoritatea Peninsulei Balcanice. Dar şi acest aranjament s-a stricat în cele din urmă, un Imperiu Bulgar renăscut apărând peste un veac şi jumătate. Acest al doilea imperiu, cu noua capitală la Tîrnovo, se întindea la apogeu, în secolul al XIII-lea, din Albania de astăzi până la Marea Neagră. Cu toate acestea, avea să dispară la rândul său, odată cu expansiunea altor regate balcanice, precum Serbia medievală.

Creştinismul reprezentase un puternic instrument diplomatic pentru împăraţii bizantini în ceea ce privea relaţiile cu bulgarii şi rosii. Desigur, convertirea nu rezolva întotdeauna conflictele, dar, din perspectivă bizantină, ea însemna un alt tip de conflict, mai apropiat de un război civil între graniţele creştinătăţii decât de o luptă deschisă între credincioşi şi necredincioşi. Dacă un popor sau un stat vecin nu putea fi adus în interiorul imperiului sau prins într-o alianţă fermă, următoarea opţiune era cuprinderea sa între hotarele Bisericii.

În ciuda acestui fapt, situaţia se prezenta destul de diferit în Anatolia. Deşi părea a fi un fel de curte din dos a imperiului, aceasta era deja de multă vreme un loc de întâlnire a mai multor limbi, popoare şi religii: vorbitori de dialecte greceşti, armene, arabe, caucaziene şi siriene, creştini şi musulmani, ortodocşi şi heterodocşi. Sosirea unui nou grup, nomazii turcomani, a alterat însă fundamental relaţiile politice şi sociale.

Deşi iniţial păşunile lor se întindeau în stepele Asiei Centrale, în secolul al XI-lea turcomanii au început să forţeze graniţa de est a Imperiului Bizantin. Ei se aflau teoretic sub autoritatea Marelui Imperiu Selgiucid, cu capitala la Bagdad, dar rareori exercita cineva un control real asupră-le, aşa cum se întâmpla cu toate popoarele nomade. Temându-se pentru siguranţa propriului imperiu, sultanul i-a încurajat pe turcomani să se aventureze spre vest, momindu-i cu poveşti despre păşunile din Anatolia Centrală şi cu perspectiva unor prăzi uşoare

din oraşele bizantine. În anul 1071, Selgiucizii i-au înfrânt pe bizantini în bătălia de la Manzikert, din estul Anatoliei, victorie militară care a deschis efectiv calea unei migraţii turcomane la scară largă până la Marea Egee.

Pe parcursul următoarelor două secole, Anatolia a experimentat aceeaşi migraţie lentă a popoarelor turce ce avusese loc mai devreme în stepele nordice. Controlul politic s-a transferat treptat de la bizantini către o diversitate de emiri locali, ridicaţi din rândul hoardelor turcomane. Unii se aşezaseră definitiv sau deveniseră doar seminomazi, continuând să aibă relaţii incomode cu ţăranii şi centrele urbane bizantine. Războaiele erau dese, cauzate de obicei nu de animozitatea religioasă dintre emirii musulmani şi împăratul creştin de la Constantinopol, ci mai degrabă de rivalitatea comunităţilor locale pentru dreptul de păşunat şi de incursiunile nomade asupra fermelor şi aşezămintelor periferice mai mari. Mai mult, cele două părţi implicate în aceste dispute se schimbau adesea de la an la an. Aristocraţii bizantini locali, chiar şi facţiunile dinastice rivale din Constantinopol, apelau frecvent la ajutorul diverşilor emiri în numeroasele conflicte civile care zguduiau imperiul.

Supremaţia Marilor Selgiucizi a luat sfârşit odată cu sosirea mongolilor în secolul al XIII-lea, invazia acestora dezbinând imperiul şi provocând o nouă migraţie către vest, a altor grupuri de nomazi turcomani. Rezultatul a fost un nou şir de emirate şi confederaţii turcomane, precum şi extinderea puterii acestora către regiunile de coastă ale Mării Negre. Turcomanii *akkoyunlu* („oile albe") deţineau controlul asupra Anatoliei de Est şi a vestului Persiei. Selgiucizii de Rum – emirat ce combina denumirile a doi dintre vecinii săi, Marii Selgiucizi din Bagdad şi „romanii" din Constantinopol – revendicau mare parte din Anatolia Centrală şi de Sud. Zonele de coastă, inclusiv porturile importante, precum Sinope şi Trebizond, s-au aflat, în diverse perioade, sub controlul direct al acestora, precum şi al altor grupuri, sau le-au plătit tribut pentru protecţie.

Respectivele schimbări politice au fost însoţite de transformarea lentă a vieţii sociale din regiune. Unii creştini, mai ales cei desprinşi de autoritatea ecleziastică a centrelor urbane, s-au convertit la islam. Unii vorbitori de greacă sau armeană au ajuns să folosească un dialect turc, în vreme ce unii nomazi turcomani au devenit creştini sedentari. Alţii au început să vorbească, fără nici un dubiu, ceea ce astăzi am numi greacă, armeană, kurdă sau georgiană. Alţi nomazi au rămas păstori, mutându-şi turmele de pe o păşune pe alta şi, în perioadele grele, invadând aşezările şi oraşele ocupate acum de cei care, cu doar câteva generaţii înainte, duseseră probabil vieţi puţin diferite de ale lor.

Turcomanii au rămas pe loc chiar după ce o parte dintre ai lor, otomanii din nord-vestul Anatoliei, se transformaseră din emirat de frontieră în imperiu islamic. Deşi mulţi nomazi turcomani au devenit sedentari în secolele dominaţiei

otomane, diversele triburi de păstori au supravieţuit. Ele se mai întâlnesc încă în Orientul Apropiat, de la turcomanii din nordul Irakului până la cepnii de pe ţărmul sud-estic al Marii Negre, păstori ce urcă vara la munte cu turmele de oi şi capre, aşa cum făceau cei de pe coastă la apusul zilelor de glorie ale puterii bizantine.

Împăraţii avuseseră multă vreme grija prinţilor din Rhos, a regilor creştini din Balcani şi Caucaz şi a hoardelor de nomazi ce se revărsau periodic din stepa nordică sau din estul Anatoliei. Până la urmă totuşi, nici unul dintre aceste grupuri nu a jucat un rol în despărţirea bizantinilor de Marea Neagră. Aceasta a fost mai degrabă menirea puterilor latine din vest, separate de împăraţii de la Constantinopol atât prin afiliere religioasă, cât şi prin loialităţi politice, care s-au dovedit a pecetlui dezbinarea imperiului.

Ridicarea puterilor central-europene ameninţa interesele bizantine în vest încă din secolul al XI-lea : o mare parte a Italiei a fost pierdută în faţa normanzilor, statele maritime italiene deţineau controlul asupra Mediteranei, iar forţele papale, franceze şi germane conspirau să şubrezească rezistenţa posesiunilor ce-i mai rămăseseră imperiului. Cruciadele au adus toate aceste puteri la porţile Constantinopolului în repetate rânduri, doar diplomaţia abilă şi mariajele strategice împiedicându-le să devasteze oraşul de fiecare dată când se îndreptau către Ţara Sfântă.

La a patra cruciadă însă, diplomaţia nu a mai fost de ajuns. În 1199, o forţă expediţionară s-a adunat în Italia şi l-a convins pe dogele veneţian, Enrico Dandolo, să sprijine o operaţiune împotriva Egiptului. Acesta a acceptat, în schimbul unei cote-părţi substanţiale din orice cucerire făcută pe parcurs. În anii necesari echipării cruciaţilor, ţinta s-a schimbat, ei nemaiurmând să se năpustească asupra necredincioşilor musulmani, ci mai degrabă asupra schismaticilor din Constantinopol. Veneţienii se luptaseră periodic cu bizantinii, mai ales pentru dreptul de a face comerţ în estul Mediteranei, o cruciadă împotriva împăratului eretic reprezentând cea mai bună ocazie de a-şi asigura dominaţia asupra afacerilor economice ale Estului. În primăvara anului 1204, după numeroase discuţii cu privire la modul în care aveau să fie împărţite viitoarele prăzi, cruciaţii au lansat în cele din urmă atacul împotriva oraşului, care a căzut curând.

Cronicarii vremii au numit evenimentul „un cataclism cosmic", distrugerile fiind uriaşe. Marea biserică a Sfintei Sofia a fost vandalizată, iar icoanele aruncate în mare, maicile fiind violate şi tinerii călugări vânduţi ca sclavi. Pe tronul imperial a fost înscăunat unul dintre generalii cruciaţilor, Balduin de Flandra, un veneţian fiind numit patriarh al Bisericii Unite, de acum, formal cu Roma. Mai mulţi nobili bizantini au fugit peste Marmara în Niceea şi au pus bazele unui imperiu în exil, care avea să atragă repede o mare parte a

aristocraţiei vorbitoare de greacă, precum şi ierarhia destituită a Bisericii. La marele partaj – *Partitio Romaniae*, cum i s-a spus –, Bizanţul a fost împărţit între cuceritorii săi latini. Avanposturile influenţei bizantine s-au menţinut printre exilaţii din Niceea, în rândul unei linii familiale rivale din Trebizond (Trapezus) şi într-un mic regat din Grecia; însă imperiul ca întreg, micşorat pe parcursul secolelor, încetase să mai existe.

Istoria dominaţiei Imperiului Bizantin în zona Mării Negre s-a încheiat în anul 1204. Bizantinii au reuşit să recucerească Constantinopolul în 1261, punând capăt scurtei perioade de dominaţie latină în Est. Totuşi, Bizanţul reconstruit nu era decât un imperiu al strâmtorilor, o putere relativ mică, înconjurată de regatele creştine din Balcani şi Caucaz şi de emiratele turcomane din Anatolia. Economia şi comerţul extern rămâneau în mare parte în mâinile italienilor. Aflată la mică distanţă, Marea Neagră se situa acum în afara puterii imperiale. Cu toate acestea, finalul erei bizantine a adus cu sine o perioadă de activitate economică nemaiîntâlnită în zonele de coastă, marea fiind mai aproape ca oricând de inima Europei.

Afaceri în Gazaria

În a doua jumătate a secolului al XIII-lea, la întoarcerea după mulţii ani petrecuţi la curtea împăratului mongol Kubilai-Han, Marco Polo navighează de la Trebizond la Constantinopol, abia menţionând călătoria:

> Nu v-am vorbit despre Marea Neagră sau provinciile care o înconjoară, deşi le-am explorat în întregime. Mă abţin de la a vă spune aceste lucruri, pentru că găsesc că ar fi plictisitor să vă relatez fapte nici necesare, nici folositoare şi, mai mult, repovestite zilnic de alţii. Sunt atâţia care explorează aceste ape şi le străbat în fiecare zi – veneţieni, genovezi, pisani şi mulţi alţii fac acest drum în mod regulat –, încât toată lumea ştie ce se poate găsi acolo[24].

Călătoriile pe respectiva rută deveniseră atât de banale, încât i se părea plictisitor să le descrie, ele fiind doar naveta cotidiană de la un centru comercial cosmopolit la altul.

La sosirea lui Marco Polo, Marea Neagră se afla deja în mijlocul unei reţele economice care se întindea de la livezile de duzi din China până la mătăsăriile din Marsilia, de la târgurile din Novgorod şi Kiev până la bazarurile din Tabriz. Ea se găsea la intersecţia marilor drumuri internaţionale. „Drumurile mătăsii" şerpuiau din China prin Asia Centrală, traversau Marea Caspică spre Volga, treceau apoi pe uscat până la Don, iar de acolo ajungeau la Marea Azov şi

porturile din Crimeea. Prin sud, traversau Asia Centrală şi Persia, apoi Armenia, către portul Trebizond. Fluviile din nord direcţionau traficul prin Polonia şi Rusia către Marea Baltică pe o rută antică, ce aducea odinioară chihlimbar la Mediterana, iar acum, mătase, blănuri şi piei de animale către oraşele în curs de dezvoltare din nordul Europei. Produsele fabricate, mai ales textilele, soseau din Europa Centrală şi se răspândeau de-a curmezişul stepei eurasiatice. Cerealele şi condimentele o apucau în direcţia opusă, către Europa Centrală sau, prin Bosfor, către Marea Egee.

Ceea ce oamenii numeau „mare" reflecta toate aceste relaţii comerciale. Unele hărţi arabe vorbesc despre *bahr al-Tarabazunda*, Marea Trebizondului, după numele portului unde caravanele descărcau mărfurile după traversarea Anatoliei dinspre Persia. Polonezii vorbeau de *mare Leoninum*, marea Liovului, deşi acel oraş comercial ferit se afla la sute de kilometri către nord-vest, în Galiţia poloneză[25]. Pentru noul flux de navigatori şi negustori veniţi din oraşele-state ale Italiei medievale, ea era pur şi simplu *il mare Maggiore* – Marea cea Mare. Un comerciant îşi putea începe călătoria la Genova sau Veneţia, putea naviga până la jumătatea Mediteranei prin strâmtori şi apoi pe Marea Neagră, iar în cele din urmă putea să bea un pahar de vin cu alt italian, probabil chiar un cunoscut. Dacă un importator european putea să-şi aducă mătasea chinezească sau condimentele indiene până la Marea Neagră, ele ajungeau aproape de destinaţie, tot aşa cum, dacă un exportator putea să-şi transporte vinul sau bumbacul până acolo, acestea erau ca şi vândute. Pentru casele comerciale ale Evului Mediu, sloganul era: „Adu-ţi mărfurile la Marea Neagră şi vor ajunge oriunde în lume".

În secolele transformării Bizanţului din colonie în capitală imperială, oraşele italiene de coastă au devenit centre maritime majore. Veneţia s-a desprins dintr-o amestecătură de sate-insule pentru a deveni un imperiu mercantil ale cărui interese se întindeau în tot estul Mediteranei. Comerţul timpuriu cu peşte practicat de oraş cu Italia continentală s-a transformat încetul cu încetul, până la începutul Evului Mediu, în dominaţia aproape absolută asupra căilor maritime dinspre Asia Mică şi Levant către porturile Europei de Sud. De cealaltă parte a peninsulei, Genovei şi Pisei le lipseau avantajele Veneţiei: ele priveau mai degrabă spre vestul mai sărac al Mediteranei decât spre estul bogat. Cu toate acestea, puternicele lor flote, construite de nevoie în timpul războaielor cu invadatorii arabi, au devenit rivale de temut ale Republicii Veneţiene.

Veneţia făcuse cândva parte din Imperiul Bizantin, jurând credinţă Constantinopolului în schimbul protecţiei împotriva lacomilor prinţi de pe continent. În timp însă, relaţia s-a inversat, flota veneţiană devenind tot mai puternică

drept urmare a nevoii de apărare a drumurilor navigabile împotriva piraţilor, pe când puterea maritimă bizantină se afla în declin. Curând, bizantinii au ajuns să depindă de veneţieni ca flotă-surogat. Deja în secolul al IX-lea veneţienilor li s-au oferit drepturi comerciale privilegiate în schimbul protecţiei navale, inclusiv apărarea Constantinopolului de numeroşii asediatori. Această legătură timpurie a dat naştere unui adevărat monopol asupra comerţului răsăritean pe perioada cruciadelor. Papii şi prinţii erau plini de entuziasm, dar cel care avea banii necesari era dogele veneţian. Veneţienii asigurau resursele financiare pentru arme şi provizii şi transportau trupele creştine către Ţara Sfântă, ei fiind mai interesaţi în acel moment să jefuiască Imperiul Bizantin decât să-l apere. Când cruciaţii au pustiit Constantinopolul în 1204, Veneţia a fost cea care a profitat cel mai mult. La împărţirea imperiului, trei optimi din teritoriile bizantine le-au revenit veneţienilor, inclusiv arhipelagul din Marea Egee, nordul Greciei şi coastele Mării Negre. Peste noapte, Republica intrase în posesia unui imperiu.

Genova şi Pisa au reuşit să le smulgă bizantinilor unele concesii chiar şi pe timpul dominaţiei veneţiene, în secolul al XII-lea oferindu-li-se mai multe afaceri de-a lungul Cornului de Aur. *Partitio Romaniae* a reprezentat însă o ocazie unică. În vreme ce Veneţia se bucura de roadele noilor achiziţii, Genova încheia o alianţă cu dinastia bizantină aflată în exil, ce controla „imperiul" redus al Niceei, din nord-vestul Anatoliei. Investiţia în această relaţie a adus curând o serie de avantaje. În 1261, când exilaţii au recucerit Constantinopolul alungându-i pe cruciaţi, Genovei i s-a oferit statutul privilegiat de care se bucurase odată Veneţia. Genovezii s-au mutat în locuinţele de lux din cartierul Pera al Constantinopolului, pe dealurile situate de cealaltă parte a Cornului de Aur faţă de palatul imperial. Toate porturile imperiului, inclusiv cele de la Marea Neagră, le erau deschise negustorilor genovezi.

Dar veneţienii şi pisanii nu se grăbeau să accepte noile aranjamente. A urmat mai mult de un secol de război între cele trei oraşe-state, presărate cu spectaculoase încleştări navale chiar în inima Bosforului. Rezultatul a fost distrugerea Pisei ca putere maritimă, supremaţia veneţienilor în estul Mediteranei şi un condominiu incomod al negustorilor veneţieni şi genovezi asupra Mării Negre. Vechea colonie grecească de la Tanais pe Don, numită acum Tana de italieni, a devenit poarta de trecere a veneţienilor spre est şi punctul terminus al rutei terestre care venea din China şi Asia Centrală. Cu toate acestea, în goana după profiturile obţinute pe rutele comerciale ale Mării Negre, adevărata urmaşă a Miletului antic era Genova. La finele secolului al XIII-lea, genovezii îşi creaseră practic un imperiu în interiorul celui al bizantinilor reveniţi la putere. De pe înălţimile Perei, guvernatorul comunităţii genoveze, *podestà*, putea cuprinde cu

privirea un domeniu comercial fără rival ca bogăţie şi întindere. După cum scria un cronicar bizantin, „marea era numai a lor"[26].

Pătrunderea comerţului italian în Marea Neagră a revigorat oraşele de pe coastă. Unele stagnaseră în perioada marilor mişcări ale popoarelor din stepa nordică, în vreme ce câteva, precum Chersonesul, deveniseră avanposturi îndepărtate ale influenţei bizantine la o frontieră tensionată. Totuşi, în a doua jumătate a veacului al XIII-lea, Marea Neagră era încercuită de oraşe portuare active, multe construite în locul fostelor colonii greceşti, profitând de poziţia acestora ca porţi către bogăţiile Estului.

Cele mai multe corăbii puteau ajunge de la Constantinopol la Trebizond în câteva săptămâni, luând în considerare şi opririle de pe drum, pentru negoţ sau aprovizionare. Pe vreme favorabilă, călătoria putea fi făcută în mai puţin de o săptămână[27]. De acolo, un vas se putea grăbi spre Crimeea, ancorând în vechiul port grecesc de la Theodosia (redenumit Caffa de către italieni) şi continuând apoi să înainteze, pe Marea Azov, spre Tana, punctul de transfer în vederea traversării pe uscat către Volga şi, încă mai departe, spre Marea Caspică. Genovezii controlau întregul traseu de-a lungul litoralului Mării Negre, atât în ceea ce priveşte comerţul, cât şi administraţia locală. Consuli genovezi permanenţi locuiau la Sinope şi Trebizond, Sevastopolis (actualul Sukumi, din Georgia) în est, Licostomo şi Maurocastro la gurile Dunării şi Niprului, precum şi la Caffa. Veneţienii erau şi ei prezenţi, mai ales la Tana şi Soldaia (actualul Sudak, din Ucraina), dar deţinerea supremaţiei în estul Mediteranei punea mereu Marea Neagră pe locul doi în interesele lor.

Oricare dintre vizitatorii acestor antrepozite, mai ales de pe coasta Crimeei, va fi întâlnit ateliere zgomotoase şi pieţe pline de comercianţi din toată lumea cunoscută. Pe străzile pavate puteau fi auzite numeroase limbi, negustorii ambulanţi propunând chilipiruri într-un amestec colorat de dialecte greceşti şi italiene. Clopotele mănăstirilor franciscane şi dominicane băteau orele la concurenţă cu chemarea islamică la rugăciune sau cântările preoţilor ortodocşi şi armeni. Orăşeni şi comercianţi umpleau sala de audienţe a palatului consular, cerând reparaţii ori insistând ca notarul să aprobe vreun contract. Caravane de cămile şi cai de povară şerpuiau prin porţile oraşului către port. Negustori din sudul Europei – italieni, catalani şi alţii – întâlneau tot mai mulţi musulmani şi evrei, precum şi un nou aflux de creştini ortodocşi din Pelopones şi arhipelagul Mării Egee, unii locuitori permanenţi ai oraşelor, alţii doar iernând acolo înainte de a se întoarce în Mediterana.

Din această perioadă s-au păstrat câteva registre ale notarilor genovezi, care oferă o imagine remarcabilă a diversităţii comerţului desfăşurat între porturile maritime, precum şi a amestecului de oameni implicaţi. În aprilie 1289, Guglielmo

Vesano îi vindea lui Vivaldino Laugerio o treime din dreptul de proprietate asupra unei corăbii de transport, „Mugetto". În mai, Manuele Negrone le vindea lui Mazzo di Campo şi Obertino d'Albenga un sclav de treizeci de ani pe nume Venali, capturat pe coasta Caucazului. În iunie, catolicul Giacommo di Ghisulfo, acţionând în numele lui Guglielmo di Saluzzo, primea de la musulmanul Kemal Takmadji o sumă de bani în schimbul unui transport de piei de vite vândute lui de către Hassan, musulman din Siria care locuia pe atunci la Caffa. În aprilie 1290, armenii Perra, Vassili şi Priche, împreună cu creştinii ortodocşi Teodor şi Costas, erau martori că Vivaldo Lavaggio, comandantul unei galere echipate de Argun, hanul mongol din Tabriz, a recuperat şi le-a returnat toate bunurile furate de un pirat numit Iurzuchi[28]. Cu asemenea schimburi realizate pe distanţe considerabile între multele comunităţi, nu-i deloc de mirare că Marco Polo n-a simţit nevoia să descrie Marea Neagră în detaliu.

Dovezi ale cunoştinţelor europenilor despre mare se găsesc şi în coloratele hărţi de navigaţie (portulane) realizate mai ales de către italieni şi catalani. Hărţile, preţuite acum de muzee şi colecţii private, erau făcute pe pergament subţire şi rulate în suluri pentru a putea fi luate pe mare. Ele arătau direcţia în funcţie de vânturile predominante şi ofereau o descriere a ţărmului, indicând toate porturile, mari şi mici. În aceste hărţi care datează, cele mai multe, din secolele XIII-XV detaliul geografic este extraordinar. Capuri ascuţite se proiectează în mare, intercalate cu adâncituri semicirculare ce reprezintă intrânduri şi golfuri. Conturul Mării Negre, al Crimeei şi al Mării Azov, precum şi poziţia promontoriilor sunt corecte, reprezentând acele caracteristici geografice pe care hărţile aveau să le deformeze secole la rând după sfârşitul dominaţiei italiene.

Administraţia porturilor şi comunităţilor genoveze de pe ţărm era condusă formal de *Officium Gazariae* din Genova, unul dintre locurile în care numele misterioşilor khazari se păstra încă, centrul aflându-se însă la Caffa, în Crimeea. Caffa avea un senat ales şi o birocraţie civilă. Consulul-şef, numit direct de la Genova, era mai bine plătit chiar decât *podestà* din Pera, fiind însărcinat cu strângerea dărilor, alcătuirea bugetului comunal, aprovizionarea gărzilor şi numirea consulilor în cele mai multe porturi de la Marea Neagră[29]. Administraţia consulară supraveghea construirea impunătoarelor ziduri de apărare, unul de cărămidă şi altul de piatră, punctate de turnuri defensive şi înconjurate de un şanţ[30]. Golful spaţios, în formă de semilună, al oraşului găzduia corăbii cu carena largă, dar şi feluci şi alte mici ambarcaţiuni de coastă importate din Mediterana. Marele călător arab Ibn Battuta nota că se aflau aici aproximativ 200 de „vase de război şi comerciale, mari şi mici". Battuta văzuse multe

porturi maritime la viaţa lui, dar, în ceea ce-l privea, acesta era „unul dintre cele mai remarcabile din întreaga lume"[31].

Un alt călător, Pero Tafur din Córdoba, intra în portul Caffa într-o zi senină de la sfârşitul anilor 1430. Traversase marea pornind de la Trebizond, oraş pe care fusese bucuros să-l vadă cum se pierde în urma lui. După spusele sale, Trebizondul, anticul Trapezus, avea propriul său împărat, rival al bizantinilor, iar negustorii genovezi şi veneţieni erau extrem de activi. Ceea ce îl dezamăgise în portul sudic fusese descoperirea că împăratul îşi dăduse fiica unei căpetenii musulmane din partea locului. Tafur trebuie să fi priceput că cei din Trebizond le ofereau de bună voie turcomanilor ceea ce populaţia din Córdoba îşi dăduse viaţa ca să salveze de mauri. Caffa, sau cel puţin o parte din ea, părea mai aproape de civilizaţie. Guvernatorul oraşului îl întâmpină călduros şi avu grijă personal să-i fie satisfăcute toate nevoile. Hanul unde fu găzduit era mulţumitor, iar călugării mănăstirii franciscane pe care o vizită, foarte plăcuţi. „Oraşul este foarte mare, poate chiar mai mare decât Sevilla, cu de două ori mai mulţi locuitori, creştini, catolici şi greci [ortodocşi], şi toate naţiile pământului." Corăbiile soseau zilnic din porturi îndepărtate, spune el, iar forfota pasagerilor umplea străzile cu o babilonie de limbi. Mirodenii, aur, perle, pietre preţioase, blănuri ruseşti şi sclavi se vindeau şi cumpărau la preţuri adeseori incredibil de mici. Cumpără el însuşi câţiva sclavi într-un act de caritate, pentru a-i împiedica să cadă în mâinile păgânilor musulmani[32].

Cu toată vitalitatea Caffei şi a altor oraşe vizitate, evaluarea finală a lui Tafur nu a fost una pozitivă. Acestea erau destul de potrivite pentru locuit, cel puţin pentru nişte oraşe orientale, dar nici unul nu se ridica la nivelul la care se aşteptase după ce auzise poveştile care circulau în Spania despre opulenţa Răsăritului. Iarna era atât de frig, încât vasele îngheţau în porturi, spune Tafur, interiorul continentului fiind la fel de inaccesibil ca şi India. Mâncarea era în general necomestibilă, iar cei mai mulţi indivizi din pieţe arătau ca nişte fiare. Franciscanii şi câţiva negustori civilizaţi se luptau să păstreze o brumă de ordine, dar nu le era uşor. „Desigur, dacă nu ar fi genovezii de acolo, oamenii aceia n-ar părea să aibă prea multe în comun cu noi" – europenii catolici, adică –, „întrucât există atâtea naţionalităţi diferite, atâtea feluri de îmbrăcăminte şi mâncare şi o asemenea diversitate în folosirea femeilor". Se spunea că puteai avea o virgină în schimbul unei măsuri de vin, un negoţ ruşinos, pe care Tafur îl confirmă din proprie experienţă![33]

El emite teoria conform căreia locuitorii din porturile Crimeei erau probabil destul de emancipaţi când veneau din Italia, aici putând fi întâlnite vlăstare ale celor mai bune familii, dar au fost treptat pervertiţi de asocierea cu triburile

din interior, în special cu tătarii asiatici. Majoritatea zonelor din nord erau controlate de căpetenii tătare, care pătrunseseră în regiune ca parte a invaziei mongole din secolul al XIII-lea. Italienii negociaseră la început dreptul de a înfiinţa afaceri în oraşele de pe ţărm, extinzându-şi însă treptat dominaţia şi asupra suburbiilor. Unii tătari trăiau printre italieni dincolo de zidurile cetăţii, ceea ce nu-i împiedica însă pe ceilalţi să asedieze periodic oraşul. Ori de câte ori un han sau altul era nemulţumit de tributul ce i se plătea, o ceată de tătari înarmaţi se ivea la porţi. Doar armele, mai bune, ale gărzilor oraşului – arbalete, tunuri şi muschete – scăpau porturile de jafurile tătare. Uneori, nici acestea nu erau însă de ajuns. Nu o dată, italienii au trebuit să-şi refacă afacerile şi căminele aproape de la zero.

Tafur împărtăşea prejudecata antimusulmană comună multor vizitatori catolici europeni ai porturilor de la Marea Neagră sau cel puţin celor preocupaţi de călătoriile exotice, nu de traiul şi afacerile de aici. El a fost de-a dreptul scandalizat de legăturile strânse dintre autorităţile creştine din Trebizond şi emirii musulmani ai Anatoliei, fiind descumpănit de felul în care tătarii se amestecau cu creştinii în oraşele din Crimeea. Aşa cum se întâmpla cu numeroşi călători străini la Marea Neagră, Tafur pierdea din vedere o dimensiune esenţială a relaţiilor sociale din regiune: acestor tătari – sau mai degrabă vastului imperiu mongol de care aparţinuseră iniţial – italienii le datorau în bună parte succesul lor comercial.

Pax Mongolica

Mongolii au reprezentat ultimul mare val de migratori din Asia Centrală. Mutarea lor în zona Mării Negre a fost impulsionată parţial de dorinţa de cucerire şi, parţial, de peregrinările fireşti ale unei populaţii nomade care, asemenea păstorilor eurasiatici cu secole înainte, îşi mâna turmele nesfârşite de cai, vite şi oi. Majoritatea acestor nomazi era de origine turcă, de unde şi numele ce li se dădea de către observatorii contemporani: tătari sau, într-o grafie mai veche, *tartari*, denumire ce avea să se aplice tuturor succesorilor mongoli din nordul mării. Clasa lor războinică era însă dominată de bărbaţi care se trăgeau din Mongolia. Asemenea sciţilor din Antichitate, ei împărtăşeau o cultură şi un stil de viaţă paneurasiatice, comune vorbitorilor unei varietăţi de limbi diferite.

Teritoriile tătaro-mongole s-au extins rapid sub Ginghis-Han, întinzându-se la moartea acestuia, în 1227, de pe coastele Chinei până la Marea Neagră. Succesorii lui au înaintat şi mai mult, punând capăt dominaţiei cumane asupra stepei Mării Negre, atacând Polonia şi Ungaria şi subjugând Persia şi Caucazul.

Apariţia călăreţilor tătaro-mongoli pe câmpiile din nordul mării îi îngrijora pe conducătorii europeni. Veştile despre jefuirea oraşelor şi uciderea locuitorilor precedau cavaleria, aparent capabilă să copleşească până şi cele mai bine fortificate oraşe din inima Europei Centrale. Papii şi prinţii chemau la noi cruciade împotriva necredincioşilor care luaseră Kievul, Cracovia şi Budapesta, cerând tribut greu noilor vasali.

Cronicarii şi istoricii de mai târziu aveau să privească în urmă, la perioada dominaţiei tătaro-mongole, ca spre o noapte neagră a despotismului oriental. Consonanţa dintre numele tătarilor şi Tartaros, iadul mitologiei clasice, nu putea fi trecută cu vederea de comentatorii medievali. O bună parte a Evului Mediu însă, aşa-numitul „jug tătar" a însemnat în egală măsură şi îmbogăţire, nu doar servitute. Cele aproximativ două secole de relativă stabilitate de după migraţia iniţială către vest au constituit fundalul pe care s-a dezvoltat comerţul Orientului Apropiat în regiunea Marii Negre, inclusiv cel italian. Înainte, stepa Mării Negre şi oraşele de pe litoralul nordic fuseseră supuse mai multor stăpâni. Prinţii slavi concurau unii cu alţii şi cu diverse căpetenii turce. Odată atinsă, stabilitatea era cel mai adesea rezultatul unui atent echilibru de interese şi, aşa cum împăraţii bizantini înţeleseseră de multă vreme, respectivul echilibru putea fi distrus de îndată ce un nou grup de nomazi din est intra în scenă.

Cu toate acestea, în secolele XIII-XIV, marea se găsea la intersecţia a două puteri născute din cuceririle tătaro-mongole: la nord, Hoarda de Aur, iar la sud, ilkhanii, conducătorii mongoli ce controlau Persia din capitala lor de la Tabriz. Un negustor catolic, ortodox sau armean putea călători de la un mare oraş comercial al Orientului Apropiat la altul – de la Tabriz, din nord-vestul Persiei, la Trebizond, pe malul Mării Negre, sau la Tana, pe Don – fără a se aventura vreodată în afara teritoriilor vreunui descendent al lui Ginghis-Han. Călugărul William de Rubruck, trimis într-o misiune diplomatică la tătari de către Ludovic al IX-lea al Franţei, priveşte în largul mării de la Soldaia şi înţelege până unde li se întinde influenţa:

> Către sud se înalţă oraşul Trebizond, care îşi are propriul guvernator... provenit din linia împăraţilor de la Constantinopol şi supus tătarilor. Apoi se ajunge la Synopolis [Sinope], oraşul sultanului Turciei, ce se află şi el în puterea tătarilor. Întreg teritoriul de la gurile Tanaisului [Don] către vest până la Dunăre le este supus[34].

Pentru un negustor, încercarea de a include Marea Neagră în itinerarul către vest era logică din punct de vedere economic. Un drum ocolit de la Constantinopol la Trebizond şi apoi cu caravana spre Persia lua o treime din timpul unei traversări directe pe uscat, prin Anatolia[35], posibilitatea unei furtuni pe

mare fiind întotdeauna preferabilă certitudinii unor drumuri impracticabile, bântuite de hoţi.

Conducătorii Imperiului Tătaro-Mongol erau cu siguranţă războinici iscusiţi, dar agreau relaţiile comerciale şi politice care îi puteau avantaja. Călătorii precum Călugărul William şi Marco Polo se minunau de sofisticarea administraţiei tătaro-mongole. Chiar şi hanii de rangul doi împrăştiaţi prin Eurasia aveau interpreţi care puteau traduce mesajele de prietenie venite din partea regilor vestici. În Evul Mediu, puţine locuri erau mai cosmopolite decât tabăra mobilă de corturi a suveranului tătar. Când Călugărul William a trecut Donul, dând peste corturile lui Sartak, unul dintre strănepoţii lui Ginghis, a fost surprins să găsească un creştin nestorian pe post de şef de protocol şi un cavaler templier ce răsfăţa mulţimea cu recentele sale aventuri din Cipru. Mai la răsărit, la sediul bunicului lui Sartak, marele han Mangu, a întâlnit un aurar parizian, un creştin din Damasc, o franţuzoaică din Lorena măritată cu un tâmplar rus aflat în slujba curţii, soli din Bagdad, India şi de la turcii selgiucizi şi un ascet armean cu haină din păr de capră ce intenţiona să-l convertească pe Mangu la creştinism[36].

Înaintea epocii supremaţiei tătaro-mongole, puţini europeni se aventurau în stepa nordică. Interiorul continentului era periculos, iar cei câţiva îndrăzneţi care au încercat să întreprindă o călătorie au fost nevoiţi să recurgă la metode ingenioase pentru a-şi asigura securitatea. În 1235, un grup ambiţios de patru călugări dominicani a plecat din Budapesta pentru a descoperi fosta patrie a ungurilor, despre care se credea că se află pe fluviul Volga, şi pentru a-şi converti verii păgâni la creştinism. Ei au coborât pe Dunăre, au traversat Marea Neagră, urcând mai apoi pe Don. Totul a mers foarte bine pe apă, dar călătoria pe uscat către Volga a fost pândită de multe pericole. Căpeteniile cumane se războiau între ele, jefuitorii brăzdau stepa, caravanele şi tovarăşii de drum erau puţini.

Pe măsură ce proviziile de apă li se împuţinau şi desagii li se uşurau, le-a venit o idee. Doi urmau să se vândă de bună voie ca sclavi, astfel încât ceilalţi doi să aibă destui bani pentru provizii, plătirea atacatorilor şi continuarea misiunii de convertire. Planul a eşuat, călugării dându-şi seama după câteva încercări că nu posedau destule haruri pentru a atrage vreun cumpărător: în cel mai bun caz, se puteau lăuda cu deosebita uşurinţă cu care confecţionau lingurile de lemn. Până la urmă, trei au făcut cale întoarsă, lăsând un frate mai curajos, Iulian, să continue singur drumul spre est. Acesta nu şi-a găsit niciodată fraţii protomaghiari, dar a dat totuşi peste civilizaţie. Undeva pe Volga a întâlnit un detaşament de cavalerie trimis în recunoaştere de Marele Han şi a fost uluit să descopere că interpretul grupului vorbea şase limbi, inclusiv germana şi maghiara[37].

În câteva decenii, simţul disciplinei întruchipat de acea unitate de cavalerie se răspândi în toată zona Mării Negre. Ruta comercială ce lega marea de câmpiile Asiei Centrale era atât de folosită, încât italienii medievali o puteau găsi în ghidurile de călătorie. Francesco Pegolotti, un bancher florentin, şi-a adunat sfaturile pentru oamenii de afaceri care plecau spre răsărit într-o carte numită *Practica comerţului*, scrisă la începutul secolului al XIV-lea. Desigur, călătoria nu le era recomandată celor slabi de înger (putea dura mai mult de nouă luni să ajungi de la Tana în China, iar Pegolotti îi sfătuia pe călători să-şi lase bărbile să crească, pentru a se amesteca mai uşor printre şarlatanii de pe drum), dar nu mai necesita eforturile pe care le făcuseră fratele Iulian şi tovarăşii săi. „Drumul care duce de la Tana la Cathay este foarte sigur, ziua şi noaptea", scria Pegolotti, iar detaşamentele de cavalerie armată pe care te puteai aştepta să le întâlneşti în cale îţi garantau o traversare liniştită a domeniilor tătaro-mongole[38].

În ciuda legăturilor lor cosmopolite, la origine, tătaro-mongolii erau o comunitate nomadă, alcătuită mai ales din ciobani şi văcari, care migrau cu animalele spre sud, la mare, iarna şi spre nord vara. Ei străbăteau stepa cu iurtele urcate pe căruţe, vizitiul stând în picioare în uşă şi mânând boii înhămaţi la jug[39]. La o vreme după Pegolotti, un alt negustor, Josafa Barbaro, s-a suit pe zidurile Tanei, iar acolo şi-a consemnat impresiile despre nomazii aflaţi în mişcare :

> Mai întâi veneau sute de turme de cai. Le urmau cele de cămile şi boi, apoi animalele mai mici, care se întindeau pe o distanţă de şase zile, cât vedeam cu ochii, câmpia fiind plină în toate direcţiile de oameni şi fiare ce-şi vedeau de drum... Stăteam pe ziduri (cu porţile închise), iar seara eram epuizaţi de atâta privit[40].

Imaginea şi mai ales sunetele, scârţâitul roţilor de lemn masiv răsucindu-se pe osii ce putea fi auzit din depărtare, ar fi fost, desigur, lucruri bine cunoscute pentru un călător din mileniul anterior.

Pax Mongolica a îngăduit comerţului şi relaţiilor să se dezvolte în Evul Mediu, pregătind scena pentru elanul comercial al Europei şi stârnind interesul exploratorilor europeni pentru găsirea unei rute maritime spre China. Totuşi, rivalităţile dintre succesorii lui Ginghis făceau ca *pax* să fie adesea prea puţin pacifistă. La mijlocul secolului al XIV-lea, Imperiul Tătaro-Mongol nu mai reprezenta decât un sistem dezorganizat de proprietăţi ostile, fiecare căutând să profite de distrugerea turmelor celeilalte. Hoarda de Aur căzuse pradă unor intrigi infernale. Hanii rivali de la răsărit, inclusiv ambiţiosul Tamerlan, au deţinut controlul o scurtă perioadă de timp, lăsând în urmă chiar mai multă dezordine decât înainte. Dinastia chineză Ming avea să scuture jugul mongol în 1368 şi, curând, să invadeze Mongolia. Calea spre China era acum închisă.

Momentul de înflorire a comerţului la distanţă prin intermediul porturilor de la Marea Neagră a fost deci relativ scurt, atingând, probabil, apogeul în prima jumătate a secolului al XIV-lea. Disputele politice între tătarii din împrejurimi şi dezvoltarea rutelor oceanice către răsărit au diminuat importanţa Tanei şi Caffei ca antrepozite internaţionale. Această perioadă, deşi limitată, a avut ca rezultat mişcarea liberă a popoarelor prin stepă şi pe întreaga mare, ceea ce nu se mai întâmplase din vremea colonizării greceşti şi a Imperiului Roman. Dar această circulaţie avea un preţ, ea deschizând porţile unui nou musafir nepoftit, pe care orice vizitator european al porturilor de la Marea Neagră îl cunoştea probabil prea bine.

Corabia din Caffa

Populaţia coloniilor genoveze şi veneţiene nu a fost niciodată alcătuită în majoritate din italieni. De pildă, numai o cincime din locuitorii Caffei, în perioada de apogeu, era italiană[41]. Grecii – denumire generală folosită de occidentali pentru toţi creştinii ortodocşi, inclusiv vorbitorii de greacă din Marea Egee şi Anatolia şi popoarele pe care astăzi le-am numi români, sârbi, ucraineni şi alţii – erau prezenţi în număr mare, ca şi alţi creştini, cum ar fi armenii. Existau şi comunităţi din ce în ce mai mari de musulmani, o altă categorie socială cu caracter general ce includea tătarii de pe ţărmul nordic, diferite popoare din nordul Caucazului, turcii din Anatolia şi arabii din Levant.

Cu toată cooperarea ce trebuie să fi existat în afaceri şi transporturi, relaţiile dintre aceste grupuri nu erau întotdeauna amicale. Orice port este un talmeş-balmeş, iar cele de la Marea Neagră nu făceau excepţie. Disputele pentru o insultă, o tranzacţie sau o femeie, aprinse de vinul dulce din Georgia sau Crimeea, deveneau uneori violente. Aşa s-a întâmplat şi la Tana în vara fierbinte a anului 1343.

Se spune că un neguţător veneţian, Andreolo Civrano, s-ar fi luat la harţă cu un localnic musulman, Omar. Subiectul conflictului nu ne este cunoscut, dar cert e că Omar a fost ucis[42]. Odată cu împrăştierea veştii, tătarii din oraş s-au năpustit asupra veneţienilor, florentinilor, genovezilor şi catalanilor (toţi franci, cum erau numiţi europenii catolici), incendiindu-le prăvăliile şi locuinţele şi ameninţând depozitele din port. La auzul morţii negustorului, hanul tătar a oprit navigaţia la gurile Donului şi a ordonat răzbunare împotriva aşezămintelor italiene până în Crimeea.

Vestea despre criză a ajuns în cele din urmă şi la Veneţia, republica luând măsuri pentru a repara stricăciunile şi a redeschide ruta de pe Don. Senatul a

votat pentru exilarea lui Civrano şi trimiterea unei misiuni diplomatice la Tana, în încercarea de a readuce pacea. Genovezii erau însă mai puţin entuziasmaţi de acest compromis. Ei avuseseră de-a face cu războinicii tătari şi mai înainte, în timpul invaziilor asupra Caffei de la începutul secolului, fiind convinşi că un tur de forţă ar fi fost mai potrivit pentru rezolvarea problemei din Caffa decât diplomaţia. Consulul genovez şi-a impulsionat omologul veneţian şi, într-unul din puţinele momente de cooperare, cele două comunităţi italiene şi-au unit forţele şi s-au baricadat în spatele zidurilor Caffei, pregătite să reziste inevitabilului asalt tătar.

Acesta a venit în anul următor. Ca de obicei, genovezii au reuşit să desfăşoare un arsenal impresionant împotriva forţelor hanului, dominaţia asupra mării însemnând că oraşul putea fi aprovizionat cu uşurinţă. Comerţul pe mare a continuat neîntrerupt în verile din 1344 şi 1345, în ciuda supremaţiei tătare asupra căilor de pe uscat spre centrul peninsulei şi de-a lungul ţărmului. Mai obişnuiţi cu invaziile rapide decât cu asediile care durau ani, tătarii au obosit. O boală ciudată bântuia în rândurile trupelor hanului – un dar divin, după părerea genovezilor. Întrucât soldaţii se clătinau pe picioare, hanul s-a gândit că îi puteau fi mai de folos morţi decât vii.

El le-a ordonat comandanţilor lui să încarce trupurile morţilor pe catapulte şi să le proiecteze, peste ziduri, în oraş. Tactica a dat rezultate un timp, câţiva locuitori din Caffa umplându-se de aceleaşi buboaie dureroase care le apăruseră soldaţilor tătari şi dându-şi ultima suflare în chinuri groaznice. Genovezii au organizat însă o brigadă care să arunce cadavrele în mare imediat ce cădeau din cer, ceea ce a părut să stăvilească răspândirea bolii. În timp, hanul s-a plictisit de asediu, după cum prevăzuse, de altfel, consulul genovez. S-a căzut la pace, iar veneţienii s-au putut întoarce la Tana.

Însă lucrurile nu s-au oprit aici. Aceeaşi cale maritimă pe care se aduseseră provizii de la Constantinopol în timpul asediului era acum martora unei încărcături mult mai sumbre. Gabriele de' Mussi, un notar italian, pretinde că s-ar fi aflat la bordul uneia dintre corăbiile plecate de la Caffa în vara anului 1347. E greu de crezut, însă povestea sa despre călătoria de la Caffa spre Mediterana se bazează probabil pe relatări ale celor prezenţi. De' Mussi istoriseşte că marinarii s-au îmbolnăvit în mod misterios în timpul călătoriei, oriunde ancorau boala răspândindu-se din port în inima oraşului : în Constantinopol spre sfârşitul verii, în Sicilia la începutul toamnei, în Genova în ianuarie 1348. Aceeaşi maladie mortală ce afectase trupele tătare îşi croia acum drum pe mare către Italia. Un echipaj de schelete s-a târât pe ţărm atunci când corabia lui de' Mussi a aruncat ancora la Genova. El scrie : „Mărturiseşte, Genova, ce ai făcut ! Ajungem acasă. Rudele şi vecinii se adună din toate părţile să ne viziteze.

Vai nouă, le aruncăm săgeţile morţii! Vorbindu-le, îmbrăţişându-i şi sărutându-i, le dăm şi lor otrava de pe buzele noastre"[43].

Până la finele secolului, ciuma făcuse 25 de milioane de victime, poate mai mult de un sfert din populaţia Europei. Desigur, maladia mai fusese întâlnită şi cu mult timp înainte. Unele boli cu simptome asemănătoare – leziuni supurânde, glande umflate sau bube (de unde atributul „bubonică"), urmate de o moarte inevitabilă şi cumplită – le erau cunoscute şi romanilor. Ceea ce a facilitat însă răspândirea bolii din Eurasia spre vest a fost marea deschidere a contactelor comerciale şi maritime, boala extinzându-se din centrele urbane dimprejurul Mării Negre către oraşele în curs de dezvoltare ale Europei medievale. Împăratul bizantin Ioan al VI-lea Cantacuzino se plângea că „epidemia care făcea ravagii pe atunci în nordul Sciţiei a invadat nu doar Pontul, ci aproape întregul univers"[44]. Până şi globalizarea cu ajutorul caravanelor de cămile şi al corăbiilor de lemn a făcut victimele ei.

Imperiul Comnenilor

În vreme ce Imperiul Bizantin era sfâşiat de participanţii la cea de-a patra cruciadă, existau cel puţin patru pretendenţi importanţi la titlul de succesor al noii Rome. Era, mai întâi, imperiul cruciat însuşi, ce controla Constantinopolul, dar avea prea puţine în comun cu tradiţiile şi practicile imperiale ale împăraţilor greci cărora le luase locul. Un nou imperiu a fost proclamat în nordul Greciei, fiind însă îngenuncheat curând. La Niceea, familiile rivale ale foştilor împăraţi bizantini aşteptau ocazia de a se întoarce în oraş, pentru a revendica tronul. Departe către răsărit, o altă dinastie apusă, Comnenii, îşi proclama propriul imperiu, cu capitala în portul antic de la Trebizond. În 1261, împăraţii niceeni s-au întors la Constantinopol şi i-au alungat pe latini. O alianţă cu genovezii asigura siguranţa împăratului reînscăunat, în schimbul unor privilegii comerciale în interiorul imperiului. Respectiva dinastie, a Paleologilor, va deţine controlul asupra oraşului până la venirea otomanilor. Chiar şi după triumful Paleologilor însă, Comnenii din Trebizond şi-au menţinut statul independent din estul Mării Negre, ce avea să păstreze vie moştenirea Bizanţului şi după căderea Constantinopolului în mâinile otomanilor. De fapt, în ultimele două secole şi jumătate de existenţă a Imperiului Bizantin, Trebizondul a fost adevărata capitală imperială a Mării Negre, şi nu Constantinopolul.

Comnenii domniseră iniţial ca împăraţi la Constantinopol, cu începere din 1057, fiind una dintre cele mai bogate şi ilustre dinastii bizantine câtă vreme s-au aflat pe tron. Însă în cele două decenii care au precedat a patra cruciadă

au început greutăţile. O lovitură de palat i-a răsturnat de la putere în 1185, instalând pe tron o familie rivală. Multe dintre figurile centrale ale Dinastiei Comnenilor au fost ucise cu brutalitate. Cei doi copii ai ultimului împărat, Alexios şi David, au fost trimişi pe ascuns în Caucaz, unde au fost luaţi în grijă de regina Georgiei, Tamara. Între casele regale bizantină şi georgiană exista de mult o relaţie strânsă, cu pacte militare pecetluite prin căsătorii, iar Comnenii şi Bagrationii, dinastia georgiană căreia îi aparţinea Tamara, avuseseră relaţii deosebit de apropiate. Regina era, probabil, mătuşa celor doi copii ai Comnenilor[45].

Relaţia cu regii Georgiei a fost una fericită pentru Comneni, nu numai pentru că aproape sigur a salvat familia de la dispariţia totală, ci şi pentru că, la acea vreme, Georgia era poate cel mai puternic stat din regiune. Cu ceva timp în urmă, regele David al II-lea (Restauratorul, care a domnit între 1089 şi 1125) unise teritoriile din interiorul Georgiei şi zonele de coastă ale Abhaziei sub o singură coroană creştină. Ca descendentă a lui David, Tamara a plecat de la acel succes şi a domnit între 1184 şi 1213, într-o perioadă considerată a fi epoca de aur a regatului medieval georgian. Ea a extins graniţele statului, a încheiat alianţe cu prinţii din împrejurimi şi a construit un regat ce putea fi considerat cea mai puternică forţă economică şi militară dintre Balcani şi Marea Caspică, mult mai importantă, de fapt, decât oricare dintre micile imperii apărute după împărţirea bizantină din 1204. Sub tutela ei au crescut cei doi fii exilaţi ai Comnenilor, vorbind poate, pe lângă greacă, şi georgiana şi jucându-se în împrejurimile somptuoase ale palatului Tamarei.

Se ştiu puţine lucruri despre motivele pentru care cei doi fraţi, care trecuseră de douăzeci de ani la căderea Constantinopolului în mâinile latinilor, au ajuns să stăpânească oraşul Trebizond. Se prea poate ca mătuşa lor să li-l fi cedat pur şi simplu. Tamara se duşmănea cu împăratul bizantin încoronat, Alexios al III-lea Angelos, din cauza capturării de către acesta a unei generoase donaţii făcute de regină călugărilor de la Muntele Athos. În tulburările ce au urmat invaziei latine, i se va fi părut momentul potrivit să asedieze Trebizondul, cel mai răsăritean port al imperiului, drept compensaţie[46]. În orice caz, o armată comandată de Alexios şi David a mărşăluit pe uscat din Georgia şi a revendicat oraşul în primăvara anului 1204. Probabil că nu a existat o luptă serioasă. Oraşul se bucura de multă vreme de o anumită autonomie faţă de Constantinopol, şi chiar posesiunile bizantine de peste mare, Chersonesul şi alte părţi ale Crimeei, erau în acel moment mai dependente de Trebizond, mai ales ca partener comercial, decât de slaba administraţie imperială de la Constantinopol. La intrarea în oraş, Comnenii au pus stăpânire nu doar pe acesta, ci şi pe coloniile de peste mare, din Crimeea.

Fratele mai tânăr, David, a continuat drumul pe coastă, cucerind porturile până la Heraclea Pontica şi ameninţând imperiul Niceei, visând poate chiar la un marş împotriva cruciaţilor de la Constantinopol. Aventura lui David în vest a condus însă la propria sa moarte în luptă şi la sfârşitul extinderii domeniilor dinastiei. Astfel, în jurul anului 1214, graniţele noului imperiu al Trebizondului, condus acum doar de către Alexios, se întindeau de la vest de Sinope până în Georgia. Datorită acestei porţiuni de ţărm şi a posesiunilor din Crimeea, echivalente aproximativ cu vechiul Regat Pontic al lui Mitridate, succesorii lui Alexios şi-au luat titulatura de „împărat şi autocrat al întregului Răsărit, iberienilor [adică sud-vestul Caucazului] şi teritoriilor de peste mare [din Crimeea]". Dinastia juca un rol atât de important în definirea identitară a noului stat, încât împăratul era adesea numit doar *Megas Komnenos* – Marele Comnen.

Aşa cum se întâmplă cu majoritatea titlurilor imperiale, şi acesta era unul exagerat. Este posibil ca Trebizondul să le fi plătit tribut georgienilor, iar la sfârşitul domniei lui Alexios teritoriile din Crimeea, din nord, începuseră deja să scape de sub control. Tătarii şi italienii aveau să domine curând acea regiune. Dar din punct de vedere strict politic şi geografic, Marii Comneni au creat un stat ce reprezenta pentru mulţi străini culmea grandorii, un amestec incitant, aproape mitic, între splendoarea decadentă a Orientului şi pietatea nepământeană a bisericilor creştine din Răsărit. La apogeul atins între anii 1220 şi anii 1330, imperiul Trebizondului avea relaţii diplomatice cu toate marile puteri din Orientul Apropiat şi cu multe din Europa. Împăratul a primit chiar o solie din partea regelui englez Eduard I[47]. Oraşul era bine amplasat pentru a putea profita de comerţul pe uscat cu Persia şi, cu toate că portul său natural nu era tocmai unul ideal, împăraţii le-au permis comercianţilor italieni să îmbunătăţească dotările portuare din suburbiile estice.

După cum notează istoricul Anthony Bryer, cei mai mulţi vizitatori ai Trebizondului soseau pe mare, iar priveliştea care îi întâmpina trebuie să fi fost magnifică[48]. Oraşul era ascuns de promontorii până ce vasul ajungea aproape de el. Mai întâi se ivea turla uneia dintre cele mai mari biserici, dedicată Sfintei Înţelepciuni, vizibilă în partea de vest, pe un platou deasupra mării. Oraşul însuşi se dezvăluia apoi privirii, un ciorchine de clădiri aşezate pe vârful unor coline gri-închis, brăzdate de şanţuri adânci ce coborau spre apă, având în spate zidul Alpilor pontici. Grădini, vii şi livezi acopereau povârnişurile dealurilor. Poduri de lemn traversau şanţurile spre interior, unde casele de lemn se înghesuiau la marginea cetăţii şi a palatului imperial aurit al Comnenilor. Împăraţii construiseră un chei pentru corăbii acolo unde partea de jos a oraşului întâlnea marea, dar comerciantul şi-ar fi continuat drumul spre periferia estică. Acolo, genovezii şi veneţienii ridicaseră docuri şi depozite în jurul unui mic

golf. În acest centru comercial foarte viu, călătorul găsea ateliere şi companii de transport, un bazar aglomerat, hanuri pentru caravanele de uscat şi o colecţie de biserici şi altare întreţinute de armeni, catolici şi alţii.

Pe cei care doreau să exploreze oraşul şi împrejurimile sale îi aşteptau încă alte minunăţii. Mai întâi, biserica Sfintei Înţelepciuni, Hagia Sofia, mult mai mică decât sora sa din Constantinopol, dar totuşi impresionantă, cu turla ei separată şi cu frescele strălucitoare[49]. Palatul Comnenilor, situat în partea de sus a oraşului, avea podele de marmură albă şi săli cu coloane acoperite de cupole înalte, aurite, pictate cu stele. Pereţii erau decoraţi cu portrete ale foştilor împăraţi şi reprezentări ale faptelor lor de vitejie[50]. Mai departe se afla o serie de mănăstiri faimoase, îmbogăţite prin terenurile şi privilegiile vamale dăruite de Comneni. Una mai ales, Soumela, era un loc favorit de pelerinaj : era săpată în munte, învăluită adesea în ceaţa ce urca dinspre deasa pădure alpină de dedesubt. Se zicea că ar fi fost întemeiată în secolul al X-lea şi găzduia celebra icoană a Panaghiei Atheniotissa, una dintre puţinele despre care se presupunea că ar fi fost pictate de Sf. Luca[51].

Comnenii au avut cea mai lungă domnie neîntreruptă dintre toate dinastiile epocii bizantine. Splendoarea curţii lor a impresionat nenumăraţi trimişi veniţi din Europa să stabilească legături comerciale şi diplomatice cu împăratul sau pur şi simplu să-l întâlnească pe acest potentat straniu care domnea la marginea creştinătăţii. Ruy González de Clavijo, ambasador al regelui spaniol, a vizitat Trebizondul în primăvara anului 1404 şi l-a întâlnit pe Marele Comnen Manuel al III-lea, care l-a primit îmbrăcat în frumoasele lui straie imperiale, cu o căciulă înaltă, tivită cu blană de jder şi cu un panaş impunător din pene de cocor[52]. Atât opulenţa curţii, cât şi longevitatea dinastiei sunt cele două caracteristici ale Trebizondului care, din perspectivă modernă, par opuse într-un mod ciudat.

Mai întâi, dincolo de a fi patria unei populaţii multilingve şi multiconfesionale conduse de împăraţii din Constantinopol, Trebizondul era un stat majoritar grec, adică unul a cărui cultură se întemeia pe tradiţiile imperiale greceşti ale vechiului Bizanţ, deşi Comnenii cunoşteau respectiva cultură ca „romană". (Nici împăraţii, nici supuşii lor nu ar fi folosit vreodată termenul *elen* pentru a se descrie pe ei, limba sau cultura lor.) Inima imperiului nu se afla în oraşul însuşi, ci în interiorul ţării, în văile bogate ce se întindeau de pe ţărm până la munţii din depărtare. Această regiune, cunoscută drept Matzouka (Maçka, din Turcia de astăzi), se afla în calea caravanelor care mergeau de la Trebizond la Tabriz. Populaţia rurală era dispersată într-o mulţime de cătune şi comunităţi agrare ce creşteau animale şi cultivau cereale pentru export. Marile mănăstiri

proprietare de terenuri din regiune, precum Soumela, nu asigurau doar o ordine administrativă stabilă, ci ajutau şi la păstrarea în rândurile ţăranilor a unui sentiment al identităţii culturale înrădăcinat în tradiţiile vechiului Orient elen, dar transformat de introducerea creştinismului şi de contactele cu alte popoare şi culturi din Anatolia. Matzouka este singura zonă importantă de lângă Marea Neagră unde se poate urmări o linie aproape continuă de aşezări greceşti din Antichitate până în secolul XX. La sfârşitul Evului Mediu, creştinii vorbitori de greacă formau 90% din populaţia din văile de la sud de Trebizond. În 1920 mai erau în jur de trei sferturi[53]. Această populaţie avea să fie practic eliminată doar prin intermediul deportărilor ce au urmat războiului greco-turc din anii 1920.

Cealaltă trăsătură – care contribuia cel mai mult la succesul politic şi economic al Comnenilor – era relaţia strânsă a împăratului cu emirii musulmani din Anatolia. Teritoriile situate de ambele părţi ale munţilor pontici erau locuite din secolul al XI-lea de popoare turce, unele nomade, altele aşezate în marile oraşe. Poate părea ironic, dar cea mai „greacă" dintre puterile regionale bizantine era în acelaşi timp şi cea mai apropiată de popoarele din interiorul continentului, pe care le-am numi astăzi turci. În ceea ce-i privea însă pe Comneni, ca şi pe majoritatea celorlaltor conducători politici, diferenţa dintre creştini şi musulmani putea fi ştearsă uşor. Dacă exista vreun avantaj de ordin politic, militar sau economic al unui mariaj dinastic, Comnenii erau gata de orice compromis. Acest lucru l-a deranjat pe profund catolicul Pero Tafur în timpul vizitei sale, pe când se îndrepta spre Crimeea, la începutul secolului al XV-lea.

Legăturile cu turcomanii din Anatolia şi, prin extensie, cu alţi musulmani, precum ilkhanii şi membrii Hoardei de Aur, erau atât de strânse, încât liniile dinastice se disting cu greu. De exemplu, sub cel mai longeviv dintre Comneni, Alexios al III-lea (1349-1390), imperiul Trebizondului era angrenat într-un sistem de căsătorii politice care străbătea întregul Orient Apropiat. Una dintre surorile împăratului era soţia lui Kutlubeg, şeful turcomanilor akkoyunlu, alta se măritase cu un alt emir turcoman, Haci-Omar, fiica lui Alexios fiindu-i dată de nevastă fiului lui Haci-Omar, Suleiman. Alte două fiice s-au măritat cu emirul din Erzurum şi cu cel din Limnia. După moartea celui din urmă, fata i-a fost cedată lui Ioan al V-lea Paleologul, împăratul Bizanţului. Alte fiice s-au măritat cu Bagrat al IV-lea, regele Georgiei, şi Kara Yuluk, fiul lui Kutlubeg (devenit cumnatul lui Alexios). Prin intermediul acestor mariaje, Alexios al III-lea a ajuns cumnatul a doi emiri turcomani şi socrul altor patru, plus socrul împăratului Bizanţului şi al regelui Georgiei. Cel mai valoros produs de export al Trebizondului îl constituiau, fără îndoială, femeile[54].

Domnia lui Alexios al III-lea a marcat apogeul prosperităţii Trebizondului. Sistemul complex de căsătorii dinastice asigura pacea cu vecinii imperiului şi o armată de rubedenii la care împăratul putea apela în cazul unor conflicte civile, precum o tentativă de lovitură de stat sau vreo răscoală a negustorilor italieni (ambele, motive plauzibile de îngrijorare). Mai exista însă o ameninţare, pe care probabil că Alexios nu o prevăzuse, altfel ar mai fi găsit cu siguranţă o fiică de măritat. Este vorba de ascensiunea unei alte puteri musulmane, de astă dată în vest, care avea să le dea cel mai mult de furcă împăraţilor din Trebizond în jumătatea de secol de după moartea lui Alexios.

Turchia

În Evul Mediu, destinaţia navigatorilor depindea de anotimp. La începuturile comerţului pe Marea Neagră, italienii vorbeau despre călătoriile spre un ţinut numit „Romania", adică imperiul noilor „romani", cu sediul la Constantinopol. La mijlocul secolului al XIV-lea, „Romania" dispare însă din documentele notarilor genovezi şi veneţieni. Imperiul Bizantin a continuat, desigur, să existe încă un secol, dar, când se pregăteau să arunce ancora în Adriatica, navigatorii se îndreptau de-acum către un loc pe care îl cunoşteau drept „Turchia"[55]. Popoarele turce făceau parte de multă vreme din peisajul litoralului Mării Negre, de la pecenegii perioadei bizantine de mijloc la emirii turcomani din Anatolia şi tătaro-mongolii imperiului târziu. Prin *turchi*, navigatorii italieni înţelegeau un grup anume, popoarele Casei lui Osman – otomanii.

Versiunea tradiţională a poveştii despre originea Imperiului Otoman pune accentul pe religie ca motivaţie principală pentru remarcabila dezvoltare a acestei puteri imperiale: războinicii otomani erau mânaţi în luptă de forţa credinţei islamice, cucerind teritorii nu doar pentru gloria sultanului, ci şi pentru a lărgi domeniile credincioşilor musulmani. În realitate, lucrurile erau însă mai complicate. Otomanii fuseseră la început o dinastie neînsemnată, plasată într-o zonă de frontieră, o combinaţie de turcomani nomazi şi fermieri bizantini (unii convertiţi poate la islam, alţii încă creştini, amestecaţi cu diverşi negustori ambulanţi de naţii diferite, învăţaţi musulmani şi greci, armeni şi alţi orăşeni), deosebindu-se prea puţin de amestecul cultural al altor emirate turcomane de graniţă din Anatolia. Ei îşi petreceau la fel de mult timp luptându-se cu alţi musulmani cât pierdeau războindu-se cu creştinii şi, în orice caz, tipul de islam practicat de cel mai pios dintre ei era departe de varianta ortodoxă întâlnită în marile centre ale gândirii islamice precum Damascul sau Bagdadul. Mai important e faptul că nici o consemnare bizantină timpurie nu menţionează

dorinţa otomanilor de a cuceri teritorii în numele credinţei, chiar dacă bizantinii înşişi erau presupusele ţinte ale fervorii religioase a acestora. Ideea luptătorilor pentru Allah porniţi la război împotriva necredincioşilor este, de fapt, produsul istoricilor otomani de mai târziu. După ce otomanii au întemeiat un adevărat imperiu la sfârşitul secolului al XIV-lea şi în cel următor prin cucerirea Balcanilor şi, în fine, a Constantinopolului, ei au trebuit să-şi rescrie trecutul şi au inventat o istorie care îi înfăţişa pe strămoşii nomazi heterodocşi ca musulmani pioşi[56]. Istoricii europeni de după aceea au preluat pur şi simplu propaganda otomană.

Primii otomani se distingeau de alte emirate turcomane sub un aspect foarte important, cel geografic. Ţinuturile lor se învecinau cu Imperiul Bizantin, redus în secolul al XIV-lea la perimetrul din jurul Constantinopolului şi al strâmtorilor. Domeniile otomane erau situate la est, în regiunea antică a Bitiniei. Acest amplasament le dădea acces la terenurile agricole fertile şi oraşele relativ înstărite ce puteau fi prădate atunci când sursele de hrană şi alte bunuri furnizate de păstori se epuizau. Acest lucru însemna de asemenea că, timp de generaţii întregi, otomanii au fost în contact direct cu comunităţile creştine vorbitoare de greacă aflate sub suzeranitate bizantină, relaţia devenind treptat una de cooperare. Sultanii otomani aduceau o anumită ordine într-o regiune care fusese devastată multă vreme de instabilitatea politică. Până şi pentru împăraţii de la Constantinopol otomanii erau preferabili puterilor vestice (cruciaţii şi regii balcanici), care ameninţau mereu să-i înlăture definitiv pe urmaşii Romei. La începutul secolului al XIV-lea, la graniţa de est a Bizanţului se desfăşurau în paralel două procese: transformarea lentă a succesorilor fondatorului eponim al emiratului, Osman, din jefuitori nomazi în proprietari de terenuri ce guvernau ţinuturile din afara slabului stat bizantin; şi absorbirea ţăranilor şi orăşenilor bizantini în sistemul cultural şi politic otoman în curs de dezvoltare, islamic cu numele, dar tolerant la adresa altor religii, un amestec de agricultură sedentară şi păstorit, mereu în gardă împotriva ameninţărilor la adresa propriei puteri.

Otomanii şi-au extins rapid dominaţia, în decursul secolului al XIV-lea. Au cucerit vechile regiuni de graniţă ale Selgiucizilor de Rum şi au început să lanseze expediţii împotriva principatelor şi regatelor de dincolo de Marea Marmara, din Tracia şi sudul Balcanilor, adesea în alianţă cu împăraţii de la Constantinopol, dornici să-i ţină la distanţă pe problematicii conducători ai Serbiei şi Bulgariei. Acolo unde au triumfat, otomanii nu au făcut-o datorită încrâncenării fanatismului religios ce avea să definească „jugul otoman" în ochii multor europeni, ci datorită desăvârşitului lor talent politic. De fapt, nici una dintre marile bătălii ale secolului al XIV-lea, inclusiv faimoasa încleştare de la Kosovo din iunie 1389, nu a angajat doar musulmani de o parte şi doar creştini de cealaltă, cu atât mai puţin categorii etno-naţionale precum „turci",

„greci" şi „sârbi", termeni care nu aveau în Evul Mediu aceeaşi semnificaţie pe care o au astăzi. Era vorba mai degrabă de întreceri între alianţe politice rivale care depăşeau graniţele limbii, etniei, religiei şi chiar ale sângelui. Casele regale ale fiecărei puteri regionale din Europa Centrală până în Asia Centrală se înrudeau până la un punct. De fapt, sultanul Mahomed al II-lea, cuceritorul în cele din urmă al Constantinopolului, revendica oarecum pe drept tronul bizantin, el fiind produsul mai multor căsătorii între prinţese bizantine şi sultani otomani, care se întinseseră pe parcursul a mai bine de o sută de ani[57].

La începutul secolului al XV-lea, apariţia unui alt cuceritor puternic, dar nu prea rezistent, hanul mongol Tamerlan, a inversat sensul cuceririlor otomane din Anatolia şi a reinstaurat în regiune sistemul micilor emirate de dinaintea expansiunii puterii otomane. Însă pasul înapoi a deplasat spre vest şi centrul de greutate al sultanului, otomanii mutându-şi capitala de la Bursa la Adrianopol, în Tracia (actualul Edirne, din Turcia). Arhitectura oraşului ilustrează transformarea otomanilor din imitatori ai Selgiucizilor într-un imperiu modern independent. În cele trei moschei spectaculoase se întâlnesc trei stiluri arhitecturale diferite, fiecare definind un alt stadiu al dezvoltării conştiinţei imperiale otomane. Forma pătrată şi cupolele joase ale moscheii Eski Cami, construită în 1414, sunt tipice stilurilor moştenite de otomani de la Selgiucizii de Rum. De partea cealaltă a pieţei, Üçşerefeli Cami (1447), cu cele trei balcoane ale minaretului care dă numele moscheii, dovedeşte adoptarea de către otomani a tehnicilor de construcţie şi a gusturilor arhitecturale bizantine. Cupolele multiple nu mai sunt sprijinite de ziduri. O singură boltă masivă se înalţă către cer, susţinută de un tambur înalt, la fel ca şi în cazul bisericii Hagia Sofia din Constantinopol. Iar în partea nord-estică a pieţei centrale se înalţă magnificul complex Selimiye Cami (1575), cea mai mare realizare a maestrului arhitect otoman Sinan, terminată la aproape un secol după ce Adrianopolul cedase Constantinopolului titlul de capitală imperială. Minaretele sale zvelte, simetria construcţiei, interiorul spaţios şi frumos amplasatele acareturi marchează epoca de aur a otomanilor ca arhitecţi ai imperiului.

De la intrarea otomanilor în Adrianopol până la asaltul final asupra Constantinopolului s-au scurs doar câteva decenii, şi asta nu neapărat din cauza unei răciri a relaţiilor dintre bizantini şi otomani. Bizantinii deveniseră mai degrabă pur şi simplu neimportanţi ca aliaţi ai otomanilor. Otomanii puteau nu numai să adune o armată mult mai mare decât cea bizantină, formată din membri ai tuturor popoarelor din Balcani şi Anatolia, ci începuseră să dezvolte şi o serioasă putere navală. După moartea lui Tamerlan, în 1405, otomanii şi-au reafirmat dominaţia asupra Anatoliei, inclusiv asupra porţiunilor de litoral de la Marea Egee şi Marea Marmara. În aceste zone, ei au adoptat tradiţiile legate

de navigaţie ale comunităţilor de pe ţărmuri aflate acum sub suzeranitatea lor, amestec de popoare pe care astăzi le-am eticheta drept greci şi italieni, creştini şi musulmani, poate unii foşti nomazi turcomani ataşaţi de mare sau vorbitori de greacă convertiţi la islam, sau orice combinaţie între cei mai sus menţionaţi.

Până la începutul secolului al XV-lea, otomanii deveniseră capabili să-şi lanseze la apă propria flotă. Ei au ridicat un depozit de muniţie la Gallipoli şi s-au folosit de experienţa comunităţilor de marinari din Marea Egee pentru a construi corăbii. Curând, flota navală otomană exercita controlul asupra posesiunilor italiene din Marea Egee, inclusiv asupra insulelor strategice, de unde putea lansa alte atacuri. Capacitatea navală în creştere s-a dovedit decisivă pentru cucerirea Constantinopolului, ţintă îndelung vânată de strategii otomani. Din depozitul de muniţie de la Gallipoli, otomanii controlau Dardanelele, iar în anii 1390 îşi construiseră deja o cetate în Bosfor, mai sus de Constantinopol, menită să restricţioneze accesul pe Marea Neagră. O a doua fortăreaţă, înălţată în 1452 de cealaltă parte a strâmtorii, asigura controlul total asupra acesteia, astfel că vasele otomane puteau naviga prin ambele strâmtori nestingherite.

În primăvara anului 1453 laţul se strânse. Sultanul Mahomed al II-lea le ordonă armatelor sale să pornească din Tracia spre Constantinopol. Corăbiile staţionate în Bosfor încercară să ocupe portul, dar bizantinii le respinseră, bazându-se pe vechea tehnică a lanţului plutitor. Sultanul ordonă atunci ca vasele să fie purtate pe care peste înălţimile din nordul oraşului şi lăsate apoi să plutească în interiorul Cornului de Aur. Bizantinii au fost copleşiţi curând, portul umplându-se de vase otomane, iar soldaţii inamici revărsându-se printr-o breşă în zidurile oraşului. Mahomed al II-lea şi-a făcut intrarea triumfală în cetate pe 29 mai şi le-a dat voie trupelor sale să jefuiască oraşul, emiţând însă un decret special prin care constructorii de nave trebuiau protejaţi. Aceştia erau de acum angajaţi în slujba flotei sultanului, ce urma ca, peste puţin timp, să facă prima incursiune majoră în Marea Neagră[58].

Un sol din Est

Împăraţii din Trebizond au rămas pe loc şi după căderea Constantinopolului, ultima dinastie bizantină ocupând încă tronul. Pentru liderii politici din Europa, faptul prezenta un oarecare interes. Comnenii nu se bucurau doar de legitimitatea unei dinastii imperiale respectate, ci şi de amplasamentul geografic, ce le asigura o poziţie strategică importantă. Nu mult după victoria lui Mahomed al II-lea, puterile europene au pus la cale o nouă cruciadă, pentru a recupera oraşul cu ajutorul Comnenilor. Soarta acelui plan şi a unuia dintre susţinătorii

săi principali, un oarecare Ludovico da Bologna, constituie o amplă mărturie despre cât de puţine ştia lumea occidentală cu privire la popoarele din jurul mării sau, mai precis, despre câte se uitaseră de la apogeul relaţiilor comerciale cu Mediterana, cu aproximativ un secol înainte. În anii 1460, Ludovico da Bologna i-a fascinat pentru scurtă vreme pe conducătorii europeni cu un grandios proiect de smulgere a Constantinopolului din mâinile cuceritorilor musulmani[59].

Despre începuturile carierei sale se ştiu prea puţine, dar se pare că şi-a făurit o reputaţie ca expert în problemele regatelor creştine din Răsărit. Se poate să fi călătorit până în India şi Etiopia ca ambasador al Florenţei şi, în orice caz, pare să fi fost destul de învăţat pentru a fi numit, în anii 1450, nunţiu papal al tuturor creştinilor orientali – ortodocşi, armeni, maroniţi, georgieni şi Comnenii din Trebizond. Nu se ştie sigur dacă a călătorit cu adevărat în toate aceste regiuni îndepărtate, dar pretinde s-o fi făcut, întorcându-se în Europa în anul 1460 şi prezentându-se ca purtător de cuvânt al creştinătăţii estice, ba chiar aducând cu sine o suită de soli răsăriteni care să-i roage pe papă şi pe regii europeni să pornească o cruciadă împotriva otomanilor.

Alaiul lui Ludovico da Bologna s-a întâlnit mai întâi cu împăratul Sfântului Imperiu Roman, Frederic al III-lea, pe care l-a convins să ridice o armată de cruciaţi. A plecat apoi la Veneţia, Florenţa, Roma şi Paris. La fiecare oprire, solii umpleau respectivele curţi cu poveşti despre antipatia creştinilor faţă de otomani şi dorinţa acestora de a-şi uni forţele cu regii din vest pentru a scăpa Constantinopolul de musulmani.

În vreme ce solia îşi croia drum prin Europa, gazdele lui Ludovico deveneau tot mai bănuitoare cu privire la ciudatul amestec de oameni pe care acesta îl prezenta. Ludovico avea însă plăcerea de a-şi forţa norocul. La primele întâlniri a fost însoţit de şase ambasadori ai Răsăritului, incluzându-i pe cei ai regelui şi prinţilor Georgiei. Relatările contemporane pe marginea acestor întâlniri menţionează unul dintre soli sub mai multe nume – Custopa, Costopa, Custoda, Chastodines şi Cossodan –, probabil ca urmare a grafiilor idiosincrasice ale diferiţilor cronicari sau a jocurilor lui Ludovico cu propriul nume. Până să ajungă în Italia, grupului i se alăturase încă o persoană, un anume Michele degli Alighieri, care se pretindea nu doar urmaş al lui Dante, ci şi sol al Marelui Comnen David al Trebizondului. La sosirea grupului la Roma se mai adăugară doi trimişi: solul Armeniei ciliciene, care purta o mantie uriaşă şi o căciulă înaltă, ducând cu sine mai multe instrumente muzicale, precum şi un sol al turcomanilor akkoyunlu, ambii semănând izbitor cu cei prezentaţi mai înainte drept reprezentanţi ai georgienilor.

Mulţimea se înghesuia să vadă ciudata adunare, la fiecare oprire curţile regale fiind obligate să le asigure hrana, locuinţa şi daruri din fondurile publice. Ludovico însuşi primea laude şi cadouri de la conducătorii europeni, papa Pius al II-lea numindu-l patriarh al Antiohiei. Încurajat de succesele obţinute, Ludovico şi-a mai adăugat şi alţi soli la cortegiu, iar până la sosirea în Franţa grupul devenise expert în uluirea mulţimilor. Solii începeau prin a-şi dezveli tunsorile neobişnuite, care aminteau de cele ale călugărilor franciscani, în timp ce trimisul armean cânta melodii alerte la instrumentele sale. În mai 1461, când au ajuns la Paris, li se mai alăturase un sol al Preotului Ioan, pretenţiosul monarh creştin al cărui regat se spunea că se întinde, potrivit diferitelor versiuni, dincolo de Marea Caspică, în Asia Centrală, în India sau China. După ce îşi asigurase devoţiunea şi ajutorul trupelor, grupul lui Ludovico s-a întors la Roma pentru o ultimă întâlnire cu papa.

În acest stadiu, Pius al II-lea devenise deja suspicios. „Solii" păreau să se distreze prea bine pe cheltuiala publică, satisfăcându-şi apetitul nesăţios şi lăudându-i deşănţat pe monarhii europeni, fără a se preocupa prea mult de cauza militară îmbrăţişată mai devreme. În august 1461, când grupul a sosit în cele din urmă în Italia, papa a luat măsuri pentru a pune capăt şaradei. I-a refuzat lui Ludovico scrisorile de acreditare ca patriarh al Antiohiei şi a aranjat ca el şi asociaţii lui să fie arestaţi ca impostori. Ludovico şi-a pledat buna-credinţă, însă a părăsit urgent Roma, înainte ca Pius al II-lea să poată acţiona, iar solia a fost dizolvată. Numele lui Ludovico apare în diverse texte până la finele secolului al XV-lea, când nu se mai aude nimic despre el.

După ultima întâlnire cu Ludovico, papa Pius al II-lea scria: „În chestiunile tratate de la distanţă încape mult loc pentru înşelăciune, iar adevărul poate fi arareori descoperit"[60]. Care să fi fost adevăratul scop al misiunii lui Ludovico da Bologna? Probabil afacerile. El trebuie să fi crezut că ajutorul dat la înlăturarea otomanilor le va aduce privilegii comerciale florentinilor, cu care avea diverse legături, aşa cum ajutorul acordat de genovezi bizantinilor în 1261 le permisese acestora să ia locul veneţienilor. Ludovico s-ar fi aflat în acest caz într-o poziţie favorabilă pentru a profita de noile relaţii de putere create în regiune. Era, mai mult ca sigur, şi motivul contactelor sale cu Michele degli Alighieri, probabil un negustor florentin care căuta să stabilească legături comerciale cu Comnenii din Trebizond[61]. „Solii" se prea poate să fi fost de fapt misionari franciscani în Răsăritul creştin, atraşi de perspectiva revendicării Constantinopolului pentru catolici. La începutul călătoriei, Ludovico avea toate motivele să creadă că planul va ţine. Interesele sale personale păreau să se potrivească perfect cu cele ale puterilor europene în privinţa alianţei cu Trebizondul şi emirii turcomani împotriva ameninţării otomane. Dar pe măsură ce voiajul

prin Europa continua, şansele de a se îmbogăţi şi/sau de a porni o nouă cruciadă au scăzut dramatic.

În primăvara anului 1461, sultanul Mahomed al II-lea a început să-şi adune flota de aproximativ 300 de vase, unele noi, altele rechiziţionate de la italieni, şi să-şi organizeze armata pentru o nouă campanie. În martie şi-a părăsit palatul din Adrianopol îndreptându-se spre est, traversând Anatolia şi întâlnindu-se acolo cu grosul armatei. Oastea a înaintat apoi spre Sinope, pe care l-a smuls cu uşurinţă din mâinile nobilului turcoman care îl stăpânea. După aceea flota a navigat în lungul ţărmului către est, în vreme ce armata mărşăluia prin Anatolia, îndreptându-se apoi spre nord, către mare.

La sfârşitul verii, pe când flota staţiona în dreptul oraşului, Mahomed a ordonat armatei de pedeştri să coboare din munţi spre Trebizond. Pe 15 august, la exact două secole după ziua în care bizantinii îi alungaseră pe cruciaţi din Constantinopol, împăratul Trebizondului i s-a predat sultanului, pe o ploaie torenţială, fără să se fi tras nici un foc. Deşi atunci el nu putea să ştie acest lucru, la sfârşitul verii anului 1461, în momentul în care Ludovico intra în Roma încercând să obţină susţinerea papei în vederea unei alianţe cu Marele Comnen, ultimele rămăşiţe ale Bizanţului se aflau deja în mâinile otomanilor.

Note

1. Procopius, *Războaiele*, 7.29.16.
2. Herodot, *Istorii*, 4.144.
3. Vezi Hélène Ahrweiler, „Byzantine Concepts of the Foreigner: The Case of the Nomads", în Hélène Ahrweiler şi Angeliki E. Laiou (eds.), *Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington, 1998, pp. 1-15.
4. Walter Goffart, „Rome, Constantinople, and the Barbarians", *American Historical Review*, vol. 86, nr. 2, aprilie 1981, p. 284.
5. Maurice, *Treatise on Strategy*, 11.2, citat în Michael Maas (ed.), *Readings in Late Antiquity*, Routledge, Londra, 2000, p. 328.
6. Herodot, *Istorii*, 4.110-117.
7. Josafa Barbaro, *Travels of Barbaro*, în Josafa Barbaro şi Ambrogio Contarini, *Travels to Tana and Persia*, traducere de William Thomas şi S.A. Roy, Hakluyt Society, Londra, 1873, p. 30.
8. Procopius, *Războaiele*, 8.5.31-33.
9. Procopius, *De aedificiis*, 3.7.1-10.
10. Constantin al VII-lea Porfirogenetul, *De administrando imperio*, traducere de R.J.H. Jenkins, ediţie nouă, revizuită, Dumbarton Oaks Center for Byzantine Studies, Washington, 1967, pp. 6, 53.

11. Speros Vryonis, jr., *The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the Eleventh Through the Fifteenth Century*, University ol California Press, Berkeley, 1971, p. 17.
12. Constantin al VII-lea Porfirogenetul, *De administrando imperio*, 7.
13. *Ibidem*, 13.
14. Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, ediţie revăzută, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1995, pp. 148-151.
15. J.R. Partington, *A History of Greek Fire and Gunpowder*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1999, p. 15.
16. Aleksandr Aleksandrovici Vasiliev, *Byzance et les Arabes*, ed. Henri Grégoire şi Marius Canard, vol. 2, partea a II-a, Editions de l'Institut de philologie et d'histoire orientales et slaves, Bruxelles, 1950, p. 150.
17. Peter Simon Pallas, *Travels Through the Southern Provinces of the Russian Empire, in the Years 1793 and 1794*, vol. 2, T.N. Longman, O. Rees *et al.*, Londra, 1802-1803, pp. 290, 297.
18. Robert Browning, „The City and the Sea", în Speros Vryonis, jr. (ed.), *The Greeks and the Sea*, Aristide D. Caratzas, New Rochelle, 1993, pp. 98-99.
19. Ahmad Ibn Fadlan, *Puteşestvie Ahmeda In-Fadlana na reku Itil'i priniatie v Bulgarii Islama*, ed. Sultan Şamsi, Mifi-Servis, Moscova, 1992.
20. Legăturile dintre khazari şi comunităţile vorbitoare de turcă de mai târziu ale evreilor „karaiţi" din Crimeea sunt aproape sigur false. Pentru o opinie favorabilă teoriei înrudirii dintre khazari şi karaiţi, vezi Arthur Koestler, *The Thirteenth Tribe: The Khazar Empire and Its Heritage*, Random House, New York, 1976. Pentru o critică academică a ideii, vezi Zvi Ankori, *Karaites in Byzantium: The Formative Years, 970-1100*, AMS Press, New York, 1968.
21. Constantin al VII-lea Porfirogenetul, *De administrando imperio*, 4.
22. *Povest' vremennih let*, citat în Basil Dmytryshyn (ed.), *Medieval Russia: A Source Book, 850-1700*, Academic International Press, Gulf Breeze, 2000, p. 10.
23. Citat în Aleksandr Aleksandrovici Vasiliev, *The Goths in the Crimeea*, Mediaeval Academy of America, Cambridge, 1936, pp. 111-112.
24. Marco Polo, *The Travels of Marco Polo*, traducere de Ronald Latham, Penguin, Harmondsworth, 1968, p. 344. [*Cartea lui Messer Marco Polo*, traducere, cuvânt înainte şi note de Emanuel Grosu, Editura Humanitas, Bucureşti, 2004 – n.tr.]
25. Gheorghe Ioan Brătianu, *La Mer Noire: Des origines à la conquête ottomane*, Societatea Academică Română, München, 1969, pp. 44-45. [*Marea Neagră. De la origini până la cucerirea otomană*, traducere de Mihaela Spinei, ediţie îngrijită de Victor Spinei, Editura Polirom, Iaşi, 2000 – n.tr.]
26. Citat în Michel Balard, *La Romanie génoise (XII^e – début du XV^e siècle)*, vol. 2, École Française de Rome, Roma, 1978, p. 501.
27. G.I. Brătianu, *Recherches sur le commerce génois dans la Mer Noire au XIII^e siècle*, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris, 1929, p. 157.
28. Vezi G.I. Brătianu, *Actes des notaires génois de Péra et de Caffa de la fin du treizième siècle (1281-1290)*, Cultura Naţională, Bucureşti, 1927.

29. Balard, *La Romanie génoise*, vol. 1, pp. 142, 373.
30. Pero Tafur, *Travels and Adventures, 1435-1439*, traducere de Malcolm Letts, Harper and Brothers, New York, 1926, p. 133.
31. Ibn Battuta, *Travels in Asia and Africa, 1325-1354*, traducere de H.A.R. Gibb, Robert M. McBride & Co., New York, 1929, p. 143.
32. Tafur, *Travels and Adventures*, pp. 132, 134-135.
33. *Ibidem*, pp. 134, 137.
34. „The Journal of Friar William of Rubruck", în Manuel Komroff (ed.), *Contemporaries of Marco Polo*, Dorset Press, New York, 1989, p. 55.
35. Anthony Bryer şi David Winfield, *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos*, vol. 1, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington, 1985, p. 18.
36. „The Journal of Friar William of Rubruck", pp. 88, 134-136.
37. Brătianu, *La Mer Noire*, p. 230.
38. Francesco Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, ed. Allen Evans, Mediaeval Academy of America, Cambridge, 1936, pp. 21-22.
39. „The Journal of Friar William of Rubruck", p. 59.
40. Josafa Barbaro, *Travels of Barbaro*, în *Travels of Barbaro to Tana and Persia*, traducere de William Thomas şi S.A. Roy, Hakluyt Society, Londra, 1873, pp. 11-12.
41. Gilles Veinstein, „From the Italians to the Ottomans: The Case of the Northern Black Sea Coast in the Sixteenth Century", *Mediterranean Historical Review*, vol. 1, nr. 2, decembrie 1986, p. 223.
42. Brătianu, *La Mer Noire*, pp. 243-244.
43. Gabriele de' Mussi, *Ystoria de morbo seu mortalitate qui fuit a. 1348*, citat în Francis Aidan Gasquet, *The Black Death of 1348 and 1349*, ediţia a II-a, George Bell and Sons, Londra, 1908, p. 20.
44. Citat în Gasquet, *The Black Death*, p. 12.
45. Aleksandr Aleksandrovici Vasiliev, „The Foundation of the Empire of Trebizond (1204-1222)", *Speculum*, vol. 11, nr. 1, ianuarie 1936, pp. 7-8.
46. *Ibidem*, p. 19.
47. William Miller, *Trebizond: The Last Greek Empire of the Byzantine Era, 1204-1461*, ediţie nouă, adăugită, Argonaut, Chicago, 1969, p. 31.
48. Această descriere se bazează pe cea foarte vie oferită de Bryer şi Winfield în *The Byzantine Monuments*, vol. 1, pp. 178-179.
49. Biserica a fost transformată în moschee în anii 1880, iar frescele zidite. Deşi imaginile au fost parţial distruse la răzuirea pereţilor, ele reprezintă totuşi una dintre cele mai mari comori din lume în materie de fresce bizantine. O restaurare completă a început la finele anilor 1950. Vezi David Talbot Rice (ed.), *The Church of Haghia Sophia of Trebizond*, Edinburgh University Press, Edinburgh, 1968.
50. Bryer şi Winfield, *The Byzantine Monuments*, vol. 1, pp. 185-186.
51. Din păcate, mănăstirea a fost lăsată în paragină mult timp, un ambiţios program de restaurare începând însă în anul 2000, cu sprijinul guvernului turc.
52. Ruy González de Clavijo, *Embassy to Tamerlane, 1403-1406,* traducere de Guy Le Strange, George Routledge and Sons, Londra, 1928, pp. 111-113.

53. Bryer şi Winfield, *The Byzantine Monuments*, vol. 1, p. 251.
54. Miller, *Trebizond*, p. 69.
55. Balard, *La Romanie génoise*, vol. 1, p. 6.
56. Despre această chestiune, vezi Rudi Paul Lindner, *Nomads and Ottomans in Medieval Anatolia*, Research Institute for Inner Asian Studies, Indiana University, Bloomington, 1983.
57. Anthony Bryer, „Greek Historians on the Turks: The Case of the First Byzantine-Ottoman Marriage", în *Peoples and Settlement in Anatolia and the Caucasus, 800-1900*, Variorum Reprints, Londra, 1988, p. 481.
58. George Makris, „Skips", în Angeliki E. Taiou (ed.), *The Economic History of Byzantium: From the Seventh Through the Fifteenth Century*, vol. 1, Dumbarton Oaks, Washington, 2002, p. 99.
59. Această prezentare a lui Ludovico se bazează pe Anthony Bryer, „Ludovico da Bologna and the Georgian and Anatolian Embassy of 1460-1461", în *The Empire of Trebizond and the Pontos*, Variorum Reprints, Londra, 1980, capitolul 10.
60. Citat în Bryer, „Ludovico da Bologna", p. 195.
61. *Ibidem*, p. 186.

„Prieten credincios, de eşti înţelept,
Află că arta marinarului e grea.
Căci mările acestea se aseamănă tăcerii duşmanului,
Furtunile lor amintindu-ţi tot amarul."

Piri Reis, amiral şi cartograf otoman (1525)

„[Istanbulul] deţine controlul absolut asupra Mării Negre. Printr-o singură poartă, cea a Bosforului, închide comunicarea cu orice altă regiune a lumii. Nici un vas nu poate intra pe această mare dacă portul crede de cuviinţă să i-o interzică... Din acest motiv, dacă vor să-şi câştige dreptul la o parte oricât de mică din uriaşa bogăţie a Mării Negre, toate naţiile străine, toate porturile maritime şi toate oraşele insulare sunt obligate să caute prietenia acestui oraş."

Pierre Gilles, sol francez la sultanul otoman (1561)

„Furtuna a început să ne lovească fără milă, tunete şi fulgere, grindină şi torente de ploaie potopindu-ne trei zile şi trei nopţi la rând... Unii dintre pasageri vomitau, alţii se rugau, alţii promiteau victime şi sacrificii, alţii, pomeni şi pelerinaje... Corabia se înălţa spre cele mai înalte ceruri, ca să coboare în momentul următor în iadul cel mai adânc... Mi-am jurat să nu mai navighez niciodată pe Marea Neagră."

Evliya Çelebi, călător otoman (1684)

Capitolul 4

Kara Deniz, 1500-1700

În scurtă vreme de la cucerirea Constantinopolului şi Trebizondului, otomanii au pus stăpânire pe marile porturi şi fortăreţe din jurul mării: Caffa şi celelalte porturi din Crimeea, precum şi Tana de pe fluviul Don, în 1475; Anapa de pe ţărmul caucazian, în 1479; Maurocastro de pe Nistru şi Licostomo de pe Dunăre, în 1484. Ceva mai mult timp le-a luat să îngenuncheze puterile din interiorul continentului (conducătorii creştini ai Caucazului de Sud şi principatului Moldovei, precum şi hanul musulman al Crimeei), dar până la începutul veacului al XVI-lea toţi ajunseseră să recunoască suzeranitatea sultanului. În mai puţin de un secol de la căderea Constantinopolului, otomanii puteau să revendice marea.

Nici o altă putere nu mai fusese vreodată în stare să domine întregul litoral şi o parte însemnată din teritoriile continentale. Flotelor de război şi vaselor comerciale ale celor mai multe puteri străine li se interzicea intrarea în strâmtori, iar comerţul regional, dominat înainte de oraşele-state italiene, se afla acum în mâinile sultanului. Rutele comerciale au fost redirecţionate astfel încât mărfurile să treacă prin „oraşul lui Constantin" (cum încă se numea fosta capitală bizantină, deşi acum se afla sub stăpânire musulmană), unde puteau fi impozitate sau folosite ca hrană pentru populaţia urbană în creştere. Marea şi produsele sale au devenit bunuri ale statului otoman, surse de venit păzite cu străşnicie de o serie de sultani succesivi. După cum relata un ambasador francez, dacă sultanului i s-ar fi dat posibilitatea să aleagă între a permite accesul vaselor străine şi a deschide porţile propriului harem, ar fi preferat probabil a doua variantă[1].

Hegemonia otomană în zona Mării Negre a durat trei sute de ani, de la cuceririle în lanţ de la sfârşitul secolului al XV-lea până la deschiderea mării pentru comerţul european la finele secolului al XVIII-lea. Din cauza interdicţiilor ce vizau circulaţia vaselor străine, diplomaţii europeni din perioada respectivă, ca şi istoricii de mai târziu se referă adesea la mare ca la un „lac turcesc". Lucrurile erau însă mult mai complicate. Imperiul Otoman impusese reguli stricte în privinţa exporturilor din regiunea Mării Negre, mai ales a celor

de cereale, ce reprezentau o sursă strategică de hrană. Restricţiile în cazul vaselor străine s-au instalat însă treptat şi au fost aplicate la întâmplare, şi chiar şi atunci abia când otomanii au început să se simtă ameninţaţi de forţa navală tot mai impresionantă a marilor puteri europene[2].

Apoi, deşi otomanii reuşiseră să-şi extindă influenţa de jur-împrejurul mării, mult mai departe decât predecesorii lor bizantini, aceasta se baza de regulă pe înţelegeri cu potentaţii locali. Vasalitatea, nu cucerirea directă, era metoda preferată de a trata cu cei de pe uscat. Otomanii depindeau de relaţiile comerciale stabile cu ţărmul nordic, forţa fiind de obicei considerată un instrument de politică externă mult prea dur dacă avea ca scop încurajarea afacerilor. Desigur, sultanii recurgeau şi la sabie sau tun atunci când era nevoie. Vara era anotimpul războaielor, în cei mai mulţi ani armatele otomane pornind în lungi marşuri pentru a pune la punct unul sau altul dintre vasalii recalcitranţi sau pentru a răspunde vreunei ameninţări venite din partea marilor puteri ale Europei Centrale şi de Est: Polonia, Ungaria şi, mai târziu, Rusia. Până relativ târziu, arta diplomaţiei (ademenirea, înşelătoria, persuasiunea şi linguşeala) s-a dovedit însă mult mai eficientă decât războiul.

În ceea ce priveşte economia politică a regiunii, marea schimbare din epoca otomană a reprezentat-o transformarea comerţului din iniţiativă privată a negustorilor însetaţi de profit într-o activitate impozitată şi controlată de stat. Şi bizantinii încercaseră să controleze circulaţia bunurilor prin strâmtori, existând numeroase plângeri din partea transportatorilor străini cu privire la corupţia vameşilor. Totuşi, de la începutul secolului al XIII-lea, aceştia le-au cedat italienilor comerţul extern şi o mare parte a celui intern. Inovaţia otomană consta în plasarea oraşului imperial, Istanbul, în centrul economiei regionale a Mării Negre, asemenea unui robinet care putea fi închis şi deschis în funcţie de dorinţele sultanului. Luând în considerare necesitatea de a aproviziona capitala otomană şi, ulterior, dorinţa de a împiedica puterile rivale să pună mâna pe bogăţiile oferite de mare, otomanii au înţeles raporturile dintre geografie, comerţ şi întărirea statului mult mai bine decât bizantinii. Înţeleptul din secolul al XVI-lea Kemal Paşazade scria: „Sultanul meu, trăieşti într-un oraş al cărui binefăcător e marea. Dacă ea nu este sigură, nici o corabie nu va veni încoace, iar Istanbulul o să piară"[3].

La fel ca orice posesiune de preţ, Marea Neagră făcea obiectul unei griji obsesive. Otomanii considerau că le aparţine de drept, ca o prelungire acvatică a teritoriilor din Balcani şi Anatolia ce formau inima imperiului. Ea reprezenta însă şi o posesiune uşor de pierdut. A beneficia de comerţul cu ţărmul nordic presupunea mai întâi să înăbuşi pirateria care îi sufocase pe bizantini, apoi să te asiguri că aceasta nu reapare. Statele vasale din jurul mării trebuiau puse la

punct dacă loialitatea faţă de sultan pălea. Aspiraţiile îndepărtatelor puteri în curs de ascensiune (Polonia la nord-vest, Rusia la nord-est) trebuiau înfrânate înainte de a ajunge să ameninţe interesele otomane. Odată cu trecerea timpului, apărarea mării a început să secătuiască vistieria statului, golită deja de necesitatea menţinerii altor posesiuni imperiale, din Europa Centrală până în Arabia. La mijlocul secolului al XVII-lea, cel mai mare atu geopolitic al imperiului, cândva o sursă de bogăţie şi securitate, ajunsese să pară mai degrabă o povară din punct de vedere strategic. Întunecata, ameninţătoarea Mare Neagră a Antichităţii timpurii, *kara deniz* pentru otomani, începea să-şi facă din nou apariţia.

„Izvorul tuturor mărilor"

Sultanul îşi spunea adesea „stăpânul celor două mări (Neagră şi Egee), obsesia otomanilor de a dobândi controlul asupra punctelor de trecere dintre acestea fiind uşor de înţeles. Strâmtorile constituiseră una dintre cheile luării Constantinopolului şi rămâneau un element esenţial pentru securitatea noii capitale otomane după cucerire. Ele facilitau şi trecerea între cele două mari părţi ale statului otoman: Anatolia Centrală şi de Vest, pe de o parte, sudul Balcanilor şi litoralul Mării Egee pe de alta. Cel mai important aspect era caracterul vital al mării pentru economia otomană, produsele aduse din nord fiind cele care alimentau metropola în expansiune. În 1453, la intrarea lui Mahomed al II-lea în Constantinopol, oraşul era practic abandonat. Până în secolul al XVI-lea, populaţia ajunsese la aproximativ 700.000 de oameni, făcând din Istanbul cel mai mare oraş european al vremii[4]. Creşterea spectaculoasă se datora în mare parte proviziilor adunate de pe ţărmul nordic, constând mai cu seamă în grâu şi sare.

Din toate aceste motive, Marea Neagră ocupa un loc privilegiat în imaginaţia otomanilor. Era considerată o regiune aparte a domeniilor sultanului, mărginită la sud de Anatolia şi la nord de *Dasht-i Qipchaq*, „stepa Kipciak"[5], ce servea drept zonă-tampon între mare şi polonezii sau moscoviţii din nord. În 1538, otomanii anexau formal şi ultima bucăţică de litoral, regiunea Bugeac, dintre Prut, Dunăre şi Nistru. Din acel moment, întreaga coastă aparţinea atent păzitelor teritorii ale casei lui Osman.

Coasta de vest, de la Bosfor până la Nistru, porturile din Crimeea şi regiunile de coastă dintre ele, precum şi strâmtoarea Kerci au devenit subprovincii (*sancaks*) guvernate de administratori numiţi. Litoralul sudic era împărţit la rândul lui în administraţii provinciale. Ţărmul caucazian, deşi nu a format niciodată o regiune administrată în mod direct, era comandat de garnizoane

plasate în interiorul porturilor fortificate. Ţinuturile aflate mai în adâncime pe continent intrau sub administraţia directă a sultanului sau îi plăteau tribut. Pirateria, ce rămânea o problemă uimitoare în Mediterana, pare să fi fost eradicată până la sfârşitul anilor 1400, permiţând înflorirea comerţului maritim[6]. Evliya Çelebi, cel mai mare călător otoman, a petrecut un timp în aproape fiecare colţ al lumii otomane, fiind însă convins că adevăratul centru al imperiului îl reprezenta Marea Neagră. În *Seyahatname* sau *Însemnări de călătorie*, el scrie: „Dacă e să privim adevărul în faţă, izvorul tuturor mărilor este Marea Neagră"[7].

Bogăţiile extrase de pe coastele acesteia de statul otoman au întărit imaginea mării ca sursă a puterii maritime imperiale. Rutele comerciale bizantine controlate anterior de italieni s-au păstrat sub domnia otomană, deşi cu unele schimbări importante. Negustorilor locali care se înghesuiseră în oraşele-porturi sub bizantini (creştini ortodocşi, armeni, evrei) le displăcuse multă vreme monopolul italian asupra comerţului. Otomanii, care învăţaseră din declinul bizantinilor, se arătau la fel de doritori să îndepărteze supremaţia „francilor", cum erau în general cunoscuţi catolicii europeni. Interesele lor îngemănate s-au unit la sfârşitul secolului al XV-lea. Indiferent de religie, neguţătorii indigeni trebuie să fi întâmpinat cu bucurie sosirea otomanilor, ce reinstaurau sistemul care prosperase sub dominaţia bizantină până la apariţia contrabandiştilor ilalieni. Mulţi cetăţeni bizantini beneficiaseră fără îndoială de pe urma dominaţiei comerciale italiene. Ca în orice sistem, elitele politice şi economice găsiseră modalităţi de a se adapta noilor realităţi şi de a-şi asigura profitul. Odată cu sosirea otomanilor însă, negustorii pricepuţi şi-au dat seama de ocazia ce li se oferea de a înlătura un sistem vechi de două secole şi a-şi încheia propriile înţelegeri cu noua putere suverană[8]. Respectiva logică mergea chiar mai departe în cazul puterilor de pe continent, precum hanii tătari din Crimeea sau prinţii moldoveni, care încercaseră adesea fără succes să obţină controlul asupra oraşelor-porturi. Aceştia vedeau la rândul lor în otomani o contrapondere utilă a dominaţiei italiene şi, mai mult, un aliat folositor împotriva puterilor din nord ale Poloniei, Ungariei şi Moscovei.

La puţin timp după cucerire, fortificaţiile din jurul oraşelor-porturi au fost distruse, iar consulii italieni destituiţi. Autonomia vechilor comunităţi genoveze şi veneţiene, inclusiv a centrului administrativ de la Pera, a luat sfârşit. Au fost instalaţi vameşi otomani, comerţul fiind redirecţionat. Locul negoţului liber practicat de negustorii particulari a fost luat de nevoia de aprovizionare şi îmbogăţire a oraşului imperial. Unii italieni au rămas în scenă, o parte dintre ei convertindu-se chiar, în timp, la islamism. Asemenea convertiri, împreună cu imigraţia din Anatolia şi Balcani, au condus la întărirea componentei

musulmane a populaţiei. Aproape jumătate din populaţia Caffei ce apărea la recensământul din 1542 era musulmană, faţă de mai puţin de un sfert cu câteva decenii înainte[9].

Multe dintre vechile legături comerciale ce prosperaseră sub italieni au intrat în stăpânirea altor clase de negustori, afacerile continuând însă să fie înfloritoare. Ţesăturile din bumbac lucrate la război în Anatolia erau transportate de la Sinop peste mare până la Caffa, iar de acolo către nord, în Rusia şi Polonia. Negustorii se întorceau cu ţesături de lână din Europa de Vest sau blănuri preţioase din nordul Rusiei. Pieile de animale, obţinute de la marile turme de vite şi oi de pe ţărmul de nord-vest, de pe păşunile fertile dintre Dunăre şi Nipru, se îndreptau spre sudul Anatoliei, în vreme ce piperul şi alte condimente urmau aceleaşi căi spre Ungaria, Polonia şi restul Europei. Faimosul unt de Caffa, aflat la mare preţ în Istanbul, era împachetat în vederea transportului pe mare.

Autorităţile vamale otomane alcătuiau registre ale tranzacţiilor comerciale în porturile Mării Negre, cele care s-au păstrat oferind o imagine vie a diversităţii comerţului la începutul perioadei otomane. În Caffa anilor 1480, de exemplu, faptul că o nouă elită politică venise la putere pare să nu fi afectat vitalitatea comerţului şi nici diversitatea celor care îl practicau. Lorenc, un căpitan „franc" din Tana, este înregistrat cu o încărcătură de peşte uscat şi de pahare. Un anume căpitan Haracci-oglu, probabil turc musulman, naviga de la Trabzon la Caffa însoţit de negustori ortodocşi, printre mărfurile acestora numărându-se produse din bumbac, vin şi arak, lichiorul de anason îndrăgit în Orientul Apropiat şi Mijlociu. Ali Rayis, un turcoman din Samsun, transporta blănuri. Alte corăbii duceau cu ele o remarcabilă varietate de bunuri: bumbac, in şi cânepă; grâu, mei şi orez; măsline, alune şi nuci; piei şi blănuri de vulpe, jder, oaie şi vită; opiu, ceară de albine şi, desigur, mătase[10].

La fel ca sub bizantini, Caffa ocupa un loc central în administraţia coastei nordice şi în comerţul global al Mării Negre. Frumuseţea portului şi dotările sale îl transformau într-o piaţă de desfacere ideală pentru bunurile venite dinspre nord şi într-un partener firesc al Sinopului şi Trabzonului de peste mare. Până la mijlocul secolului al XVI-lea, ajunsese reşedinţa a peste 16.000 de oameni, ceea ce îl plasa puţin după marile centre imperiale ca Alep, Damasc şi Salonic[11]. Popularitatea i-a atras denumirea de *küçük İstanbul*, „micul Istanbul".

Legăturile de ţesături de bumbac şi grămezile de piei de animale înghesuite pe cheiuri erau totuşi nesemnificative în comparaţie cu bunurile cele mai profitabile care circulau pe acolo. Aşa cum ar fi descoperit orice vizitator în secolele de dominaţie otomană, adevărata sursă de venit a oraşului – şi a porturilor de la Marea Neagră în general – o reprezenta negoţul cu sclavi.

„La Constantinopol, la vânzare!"

Ţărmurile nordic şi estic susţinuseră vreme îndelungată, încă din Antichitate, folosirea sclavilor[12]. Mulţi autori antici menţionează negoţul cu sclavi din oraşele şi emporiile greceşti, comediile ateniene având ca personaje sclavi ale căror nume trădează proveniența din zona Mării Negre: *thratta*, forma de feminin a termenului ce-i desemna pe traci; *getas* şi *davos*, cuvinte de certă origine geto-dacă[13]. Sub bizantini, o mare parte a averilor negustorilor italieni provenea din activitatea acestora ca intermediari în transportarea sclavilor de pe coastele de nord şi est către Bizanţ şi mai departe, spre Europa Occidentală. Ciuma provocase un grav deficit de forţă de muncă în Europa, iar comercianţii erau dispuşi să satisfacă rapid cererea de servitori în casă şi muncitori la câmp. Deşi luarea în sclavie a creştinilor era condamnată de papă, negustorilor catolici li se permitea să-şi cumpere fraţii, ca o modalitate de a preveni căderea acestora în mâinile păgânilor musulmani. Vizitând Caffa la începutul secolului al XV-lea, cu câteva decenii înainte de căderea Constantinopolului, călătorul spaniol Pero Tafur vedea în comerţul cu sclavi cea mai mare afacere a oraşului, cu deschidere globală. El scria: „În acest oraş se vând mai mulţi sclavi, atât bărbaţi, cât şi femei, decât oriunde în lume. Sultanul Egiptului are intermediari care cumpără sclavii şi îi trimit la Cairo". Tafur era el însuşi posesorul dovezii clare a înfloritorului comerţ cu oameni: un bărbat, două femei şi copiii acestora, pe care îi adusese cu sine la Córdoba"[14].

Comerţul cu sclavi s-a intensificat sub stăpânirea otomanilor, care au instituit un sistem de impozitare în vederea reglementării acestuia. Sclavii reprezentau de departe cea mai importantă sursă de venit de pe litoralul Mării Negre. În secolul al XVI-lea, impozitele obţinute din vânzarea sclavilor însemnau 29% din veniturile totale vărsate în vistieria otomană dinspre porturile Crimeei[15]. Preţul mediu varia între douăzeci şi patruzeci de galbeni, îndeajuns pentru a acoperi costurile de trai ale unui adult timp de doi sau trei ani. Între 1500 şi 1650, numărul sclavilor traficaţi anual prin Marea Neagră din Polonia, ţinuturile ruseşti şi Caucaz atingea probabil peste 10.000[16], cifră destul de mică prin comparaţie cu mişcările forţate ale populaţiilor din vestul Africii către Americi, dar reprezentând totuşi cel mai activ sclavagism „alb" din întreaga lume.

Ca orice altă formă de comerţ, şi cel cu sclavi era impulsionat de cerere şi ofertă. Oferta consta în indivizii luaţi prizonieri în războaie şi raidurile împotriva populaţiei sedentare ce trăia în zonele împădurite din nordul stepei Mării Negre şi din Munţii Caucaz, iar cererea – în nevoia de servitori şi muncitori a Imperiului Otoman şi a Europei. Legea islamică recunoştea doar transmiterea

statutului de sclav de la părinte la copil şi capturarea în luptă drept căi legitime de înrobire[17]. Sclavia ereditară era, de fapt, destul de rară pe vremea otomanilor, războaiele asigurând însă în mod constant stocuri de prizonieri meniţi să fie trimişi pe pieţele de sclavi sau înrolaţi în corpurile imperiale de armată, alcătuite din soldaţi de elită (ieniceri). La cucerirea cetăţii de la Maurocastro, în 1484, în jur de 2.000 de prizonieri au fost trimişi în dar hanului Crimeei, 3.000 de băieţi au fost făcuţi ieniceri şi 2.000 de fete au sfârşit pe pieţele de sclavi şi în haremurile din capitala imperială[18]. O sursă la fel de importantă de sclavi o constituia invadarea satelor din nordul stepei eurasiatice, de-a lungul graniţelor Poloniei şi Moscovei, precum şi din ţinuturile muntoase ale Caucazului. Hanul Crimeei şi tătarii nomazi nogai, vasali ai sultanului, obţineau venituri considerabile din răpirea şi vânzarea ţăranilor creştini. Se poate afirma fără exagerare că, până în secolul al XVIII-lea, întreaga economie a Crimeei, a stepei nordice şi a Munţilor Caucaz se baza pe comerţul cu sclavi[19]. Vizitând coasta de nord-est, Evliya Çelebi îşi nota câteva expresii în limba locală pe care orice viitor călător le-ar fi găsit folositoare. „Adu-mi o fată" era una dintre acestea. „N-am găsit nici o fată, dar am adus un băiat", era alta[20].

Sclavii proveniţi din aceste surse răspundeau unei cereri ridicate. A fi proprietar de sclavi era o marcă a prestigiului social, iar gospodăriile îşi măsurau averea şi importanţa şi prin numărul de sclavi pe care îşi permiteau să-i întreţină. Cei mai mulţi erau folosiţi la treburile casei, sclavele îndeplinind şi rolul de soţii sau fiind incluse în haremurile celor înstăriţi. Unii sclavi făceau munci diverse, de la lucrarea pământului la meşteşugărit, alţii ajungând chiar negustori. Sclavii prinşi sau cumpăraţi de reprezentanţi ai statului otoman intrau adesea în serviciul armatei, ca luptători pedeştri în trupele de ieniceri sau ca vâslaşi pe galere. (Cei din urmă, la rândul lor, odată capturaţi în război, serveau pe corăbiile italiene sau franceze din Mediterana.)

Uneori exista un dublu interes în comerţul cu sclavi din Marea Neagră, nu doar al potenţialilor cumpărători pentru mâna de lucru, ci şi al unora dintre sclavi, care îşi doreau să fie cumpăraţi. În secolele al XVIII-lea şi al XIX-lea, numeroşi călători europeni erau încă impresionaţi de măsura în care sclavii şi familiile acestora păreau, în mod absurd, să îmbrăţişeze sclavia ca modalitate de îmbogăţire şi cale spre succes. Indivizii aflaţi la strâmtoare se puteau oferi singuri unui proprietar de sclavi tătar sau unui căpitan de vas otoman, care să-i transporte pe o piaţă din Caffa ori Trabzon. Familiile îşi puteau vinde un fiu sau o fiică din motive similare şi, dacă respectivul copil ajungea la un stăpân îndeajuns de bogat, puteau intra în legătură cu un protector ce s-ar fi dovedit de mare folos. Vizitând Caffa în anii 1790, Marie Guthrie întâlnea acest gen de calcule printre femeile care fuseseră aduse acolo pe mare din Circazia, din nordul Caucazului:

> Am fost probabil mai surprinsă decât era cazul de... totala indiferenţă a locuitorilor din Caffa cu privire la acest trafic de frumuseţe care mă şocase într-atât şi de asigurările primite când m-am arătat afectată de respectiva practică, potrivit cărora era singura modalitate a părinţilor de a îmbunătăţi statutul minunatelor lor fiice, destinate oricum haremului... Pe scurt, mi s-a spus că, fiind date musulmanilor bogaţi, acestora li se asigura un trai îndestulat şi confortabil pentru tot restul zilelor şi un statut deloc degradant în ţările mahomedane, unde Profetul îngăduia existenţa seraiului. În schimb, dacă ar cădea în mâinile feudalilor, ale locuitorilor barbari din munţi, soarta le-ar fi pecetluită, întrucât căpeteniile cele necioplite arată prea puţin sau nici un respect sexului frumos[21].

Până şi observatorii care condamnaseră majoritatea celorlaltor elemente ale societăţii otomane admiteau existenţa unei anumite logici în asemenea preferinţe aparent perverse. În secolul al XIX-lea, nobilul prusac August von Haxthausen îşi povesteşte propria experienţă cu un grup de şase sclave din Circazia, găsite la bordul unui vas otoman de transport şi „eliberate" de o navă de război rusească:

> Dându-le fetelor vestea eliberării, generalul [rus] le informă că au de ales între a fi trimise înapoi acasă cu prinţul de aceeaşi naţiune ca şi ele, a se mărita cu cazaci sau ruşi la alegere, a veni cu mine în Germania, unde femeile sunt libere, sau, în cele din urmă, a-l însoţi pe căpitanul turc ce le va vinde pe piaţa de sclavi din Constantinopol. Cititorului îi va veni greu să creadă că, în unanimitate şi fără să stea nici o clipă pe gânduri, au exclamat: „La Constantinopol, la vânzare!"[22].

În multe, poate în majoritatea cazurilor, experienţa sclaviei era, desigur, traumatizantă, mai ales pentru cei capturaţi în împrejurări violente – luaţi ostatici pe câmpul de luptă sau pe mare, răpiţi din vreun aşezământ de frontieră al stepei eurasiatice sau din vreun sat balcanic. Întrucât calitatea vieţii unui sclav depindea în mare măsură de statutul social al stăpânului, generalizările referitoare la deţinerea de sclavi în perioada otomană sunt riscante. După cum recunoşteau însă unii observatori precum Guthrie şi Haxthausen, natura sclaviei în Imperiul Otoman făcea ca aceasta să reprezinte o opţiune viabilă. Otomanii nu aveau noţiunea existenţei unei „rase de sclavi". Statutul de sclav nu era asociat cu ideea inferiorităţii biologice şi rareori era atribuit pe viaţă, netransmiţându-se aproape niciodată din tată în fiu. Existau unele restricţii sociale referitoare la cei ce puteau cumpăra şi puteau fi cumpăraţi; de exemplu, în general, era interzis ca musulmanii să fie vânduţi creştinilor şi evreilor. Se făceau unele distincţii între sclavii „albi" din zona Mării Negre şi cei „negri" din Africa de Nord, Marea Roşie şi Golful Persic, dar sclavia nu era specifică vreunui grup cultural anume şi, prin urmare, nu avea nici o conotaţie de

inferioritate rasială, cum se întâmpla în cazul sclaviei africane din cele două Americi.

Existau, de asemenea, numeroase modalităţi de dezrobire, cum ar fi căsătoria cu o persoană liberă sau, pur şi simplu, prin supravieţuirea după moartea stăpânului. Legea islamică îi încuraja pe bunii musulmani să-şi elibereze sclavii, iar practica otomană le permitea acestora din urmă să primească solde şi să-şi răscumpere în timp libertatea[23]. Sclavii nu erau o categorie socială care se perpetua de la sine (ideea „creşterii" sclavilor le repugna societăţilor islamice), iar ţinuturile de frontieră ale imperiului constituiau singura sursă de reproducere a sistemului. Pentru tinerii bărbaţi şi tinerele femei din Balcani, stepa eurasiatică şi Caucaz, sclavia putea astfel constitui o cale de acces la un statut privilegiat în statul otoman. Mulţi o preferau pentru a ajunge în vârful administraţiei şi societăţii imperiale ca mari viziri, comandanţi militari ori soţii ale sultanului. În Europa de Est, naţionaliştii romantici aveau să condamne mai târziu rapacitatea stăpânilor de sclavi otomani ce trimiteau tinerele flori ale naţiei în robia musulmană. Totuşi, în epocă, mulţi dintre cei vânduţi vedeau călătoria pe mare spre Istanbul ca o oportunitate de a strânge avere, de a-şi asigura propăşirea socială şi o nouă viaţă în centrul sistemului imperial.

Domni, hani şi derebei

Pentru istoricii de mai târziu, negoţul cu sclavi reprezintă unul dintre cele mai dezgustătoare aspecte ale „jugului turcesc", care îngreuna progresul economic şi îi înstrăina pe oameni de casele lor. Mai ales în tradiţia consemnărilor istorice din Balcani, experienţa otomană este percepută încă drept un impediment regretabil în calea dezvoltării sociale, culturale şi economice a popoarelor supuse. Relaţiile politice şi militare dintre statul otoman şi diferitele regimuri vasale din regiune erau însă mult mai complexe decât lasă să se înţeleagă o asemenea interpretare.

În cele două secole de dinaintea cuceririi otomane, geopolitica mării era definită prin stabilirea noilor aranjamente politice şi a concurenţei militare în rândul neamurilor rămase în urma celor două imperii eurasiatice, bizantinii şi tătaro-mongolii. Cucerirea latină a Constantinopolului în 1204 îi desfiinţase practic pe bizantini ca putere militară şi politică majoră. Chiar şi după restabilirea controlului bizantin asupra oraşului în 1261, imperiul s-a aflat mereu în umbra altor puteri regionale. În sudul Balcanilor, imperiul sârb al Dinastiei Nemanjid se întindea de la Marea Adriatică până la Marea Neagră. La nord de Dunăre, două principate creştine, Valahia şi Moldova, începeau să se consolideze după

declinul puterii bizantine şi multiplele migraţii ale popoarelor din Răsărit. Procese asemănătoare aveau loc şi în sudul Caucazului. Retragerea graniţelor bizantine în faţa invaziilor tătaro-mongole din secolul al XIII-lea a lăsat în urmă o zonă împărţită în mai multe principate şi câteva mici regate creştine (Kartli, Kakheti, Imereti), care mai mult se luptau între ele decât îşi uneau forţele împotriva vreunui invadator comun. Către nord, pieirea Hoardei de Aur generase un vid de putere în stepa pe care o traversau acum nomazii nogai, popor turc succesor al pecenegilor şi cumanilor din secolele anterioare. În Crimeea, ultima rămăşiţă a Hoardei de Aur supravieţuia în persoana hanului, membru al Dinastiei Girai, ce se trăgea din Ginghis-Han.

Chiar înaintea intrării lui Mahomed al II-lea în Constantinopol, otomanii îşi extinseseră influenţa în Balcani, distrugând imperiul sârb şi anexând Tracia. O mare parte a litoralului Mării Negre rămânea însă, ca şi mai înainte, un agregat de state mici aflate la graniţa unor puteri regionale mai mari: Polonia, Lituania, Ungaria, diversele principate ruse şi Persia. În acest context complicat, otomanii au ales o strategie puţin costisitoare: cucerirea directă a fortăreţelor şi porturilor strategice, care le-ar fi asigurat controlul nelimitat asupra mării şi încheierea de înţelegeri cu cele mai puternice entităţi politice de pe continent. Acestea ofereau un anume grad de autonomie afacerilor locale, în schimbul tributului şi jurământului de credinţă faţă de sultan. Strategia implica totuşi un grad considerabil de risc. Punctele-cheie ale puterii otomane – garnizoanele fluviale şi maritime fortificate – reprezentau ţinte ale atacurilor atunci când vasalii hotărau să se revolte, iar relaţiile de suzeranitate cu puternicii conducători indigeni rămâneau stabile numai atât timp cât cei din urmă nu primeau o ofertă mai bună de la un alt potenţial protector. Avantajele şi pericolele conducerii unui imperiu în condominiu au fost evidenţiate de relaţiile otomanilor cu trei grupuri din jurul mării între secolele al XV-lea şi al XVII-lea: prinţii Valahiei şi Moldovei, hanii Crimeei şi regii Georgiei.

Aşa-numitele principate dunărene ale Valahiei şi Moldovei au fost înfiinţate în regiunea dintre Munţii Carpaţi şi fluviile Dunăre şi Nistru, într-o zonă care astăzi cuprinde mare parte din România şi Republica Moldova. Regiunea era populată de un amestec de grupuri culturale slave şi latine, de popoare turce şi altele, fiind aşezată în calea ciclurilor de migraţii vestice ale popoarelor din stepa eurasiatică. În secolul al XIV-lea, conducătorii locali şi-au consolidat puterea, creând două principate distincte, subordonate iniţial regatului ungar: Valahia la sud de Carpaţi şi Moldova la est. Puterea prinţilor valahi şi moldoveni se baza pe doi factori: înzestrările naturale ale ţinuturilor pe care le controlau, inclusiv lemnul din pădurile dese şi pieile obţinute de la turmele de vite ce păşteau în luncile râurilor, precum şi amplasarea geografică la intersecţia rutelor

comerciale importante ce veneau dinspre vechile porturi genoveze de la gurile Nistrului (Maurocastro, mai târziu Akkerman) şi de pe braţul nordic al Deltei Dunării (Licostomo, devenit ulterior Chilia)[24].

Până în veacul al XV-lea, ambele principate dăduseră dinastii durabile, fiecare cunoscând perioade de glorie ca putere militară şi centre artistice şi culturale sub prinţii Vlad Ţepeş al Valahiei (care a domnit, cu întreruperi, între 1443 şi 1476, cunoscut drept legendarul „Dracula") şi Ştefan cel Mare al Moldovei (domn între 1457 şi 1504). Asemenea multor vecini din Balcani, prinţii dunăreni erau creştini ortodocşi şi priveau spre Constantinopol ca spre propriul lor centru spiritual. Pe de altă parte, bizantinii, reduşi acum la stadiul de putere regională fragilă, jucau totuşi un rol simbolic în afacerile interne ale Valahiei şi Moldovei. Adevărata influenţă venea dinspre regatele din nord, Ungaria şi Polonia, care vedeau în cele două principate o deschidere strategică spre Dunăre şi Marea Neagră, dar şi un scut util în faţa armatelor otomane ce începuseră să pătrundă în Balcani. Cele două principate şi-au petrecut cea mai mare parte a secolului al XV-lea întărâtându-şi suzeranii unii împotriva altora, atunci când nu se războiau între ele.

Deşi istoricii români moderni vorbesc despre perioada „cuceririi" otomane din secolele al XV-lea şi al XVI-lea, termenul ar fi fost probabil impropriu la acea vreme. Prinţii dunăreni le cereau adesea ajutor otomanilor, chiar dacă acesta presupunea traversarea liniei despărţitoare dintre creştini şi musulmani. Valahia plătea deja tribut sultanului de la sfârşitul secolului al XIV-lea, iar Moldova din anii 1450. După aceea principatele dunărene s-au răsculat adesea, dar rareori s-a făcut simţit un efort comun al prinţilor lor în încercarea de a se uni împotriva otomanilor. Atâta vreme cât sultanul reuşea să se impună în faţa prinţilor vasali şi să le ofere protecţie în cazul invaziei unei alte puteri regionale, aceştia se mulţumeau de obicei cu autonomia ce li se îngăduia în propriile afaceri interne. Dacă o făcuseră în teritoriile otomane de la sud de Dunăre, musulmanii nu se stabiliseră în principatele dunărene, iar principii locali („domni" sau „domnitori"), aleşi de către adunările nobililor ori conducând pe cale dinastică, îşi păstrau tronurile (aranjament ce avea să dureze până la începutul secolului al XVIII-lea). Biserica Ortodoxă îşi menţinea şi ea locul privilegiat în statele moldav şi valah, neînregistrându-se nici o convertire semnificativă la islamism, voluntară sau forţată. În afara unei înţelegeri de a trimite oşti împotriva inamicilor sultanului şi de a plăti tribut anual şi amenzi periodice pentru rebeliuni, preţul recunoaşterii suzeranităţii otomane nu era prea ridicat. Întrucât otomanii reprezentau un prieten la nevoie atunci când polonezii şi ungurii îşi proiectau ambiţiile asupra principatelor, se poate spune că subjugarea avea chiar şi unele beneficii.

Relaţia cu Crimeea era sensibil diferită. În primul rând, tătarii de acolo vorbeau o limbă de provenienţă turcă şi, ca musulmani, făceau parte din acelaşi univers cultural ca şi otomanii. Mai mult, ei constituiau legătura neîntreruptă dintre marele imperiu al lui Ginghis-Han şi cel nou apărut al sultanului otoman. Dinastia hanului tătar, familia Girai, se trăgea din Ginghis prin intermediul Hoardei de Aur. Crimeea era aşadar nu numai un atu strategic pentru sultan, ci şi unul ideologic. Pretenţiile otomane asupra ţărmului nordic şi a altor părţi ale Eurasiei se întemeiau, în fapt, pe legăturile acestora cu dinastia lui Ginghis reprezentată de hanii tătari.

Legătura dintre Istanbul şi palatul hanului de la Bahcisarai era prin urmare chiar mai puţin strânsă decât aceea cu capitalele Valahiei şi Moldovei. Hanul îşi conducea propriile afaceri şi ducea o politică externă uneori total independentă de cea a curţii otomane. Invaziile tătare asupra polonilor, ruşilor şi chiar asupra oraşelor şi caravanelor din Valahia şi Moldova le ofereau otomanilor din nordul mării o modalitate de a împiedica accesul potenţialilor agresori şi de a-i pune la punct pe vasalii creştini rebeli. Principala pradă obţinută în urma acestor invazii, sclavii, făcea ca o mare masă de oameni să se scurgă încontinuu dinspre porturile Crimeei spre Istanbul. Cu toate acestea, independenţa hanilor Girai însemna şi că ei puteau uneori să folosească politici contrare intereselor strategice ale otomanilor. Invaziile tătare ameninţau adesea cu iscarea unor războaie de proporţii cu Polonia şi Moscova. De fapt, odată cu sfârşitul secolului al XVII-lea, politica otomanilor faţă de tătari implica mai des încercări de a opri jafurile nemiloase decât utilizarea lor ca armă împotriva puterilor nordice.

Situaţia din Caucaz era şi mai complicată. Dintre toate zonele litoralului, Caucazul era cel mai greu de controlat. Muntenii circazieni, abhazii de pe coastă şi diverşii regi şi prinţi georgieni din sud erau atât de divizaţi, încât nu exista nici o singură figură politică ce putea pretinde că vorbeşte în numele unei părţi mai mari a regiunii. Lipsa de ospitalitate a celor din interiorul continentului mai însemna şi că trimiterea de forţe militare dincolo de linia subţire a ţărmului era adesea imposibilă. Aşa cum se întâmplase şi sub stăpânirea romană, otomanii s-au mulţumit să lase în pace triburile din munţi, plasând administratori numiţi în porturile fortificate şi încheind înţelegeri politice cu regii din câmpie.

Exista o importantă motivaţie strategică a folosirii pactelor în defavoarea cuceririi directe, mai ales în privinţa ţinuturilor georgiene. Supravegherea sudului Caucazului ca linie despărţitoare între Imperiul Otoman şi Pensia ar fi necesitat resurse semnificative, mai multe generaţii de sultani mulţumindu-se să se sprijine pe puterile locale pentru a-şi ridica propriile oşti şi a apăra interesele otomane împotriva perşilor şi aliaţilor lor. (Acelaşi lucru poate fi spus şi despre Valahia şi Moldova, state-tampon între otomani şi Ungaria,

Polonia sau Rusia.) Desigur, acest lucru însemna adeseori că armatele georgiene se găseau de diferite părţi ale frontului. Otomanii controlau regii din vestul Georgiei, *imereti*, iar perşii pe cei din estul Georgiei, *kartli-kakheti*, plus duzinile de conducători mai mici aflaţi în una sau alta dintre tabere. Dar, aşa cum se întâmpla în multe alte părţi ale Imperiului Otoman, cel care influenţa de obicei în mod decisiv legămintele de credinţă era interesul strategic, şi nu religia sau limba.

Combinaţia dintre controlul centralizat asupra comerţului, sistemele complexe de tribut şi impozitare şi relaţiile politico-militare destinse cu liderii locali a funcţionat bine în primele două secole după închiderea mării. Otomanii puteau beneficia de resursele litoralului atât direct, cât şi prin intermediul impozitelor sau negoţului, în vreme ce statele vasale îşi foloseau în interes propriu legăturile cu puterea cea mai importantă din regiune. Totuşi, în secolul al XVII-lea, sistemul a cunoscut două schimbări ce urmau să aibă un impact deosebit asupra relaţiilor economice din jurul mării.

În primul rând, în teritoriile aflate sub controlul direct al imperiului, sistemul administrativ profund centralizat instituit în timpul domniei lui Mahomed al II-lea (1451-1481) a făcut loc unuia mult mai lejer. În loc să se bazeze pe guvernatori numiţi direct de la Istanbul şi trimişi în provincii, statul a ajuns să depindă de marii moşieri din zonă. Puterea acestor elite locale era recunoscută de sultan, ele asigurând în schimb colectarea taxelor şi strângerea oştilor în timpul campaniilor. În unele regiuni, respectivii moşieri au dezvoltat sisteme dinastice, chiar parţial feudale, în interiorul ţinuturilor administrate. Într-un moment în care în Europa Occidentală se trecea de la feudalism la monarhii centralizate, otomanii se mişcau în direcţia opusă, de la administraţia centralizată către o reţea de fermieri ce deţineau monopolul asupra perceperii impozitelor şi delegarea puterii centrale unor familii nobiliare din provincii.

Descentralizarea a fost impulsionată de nevoia de a despovăra un aparat central supraîncărcat de cerinţele administrării unui imperiu vast. În timp, rezultatul a fost însă o slăbire a centrului în favoarea puterii şi intereselor periferiei, schimbarea de direcţie fiind deosebit de clară în Anatolia şi pe ţărmurile Mării Negre. Acolo, conducătorii unor puternice triburi regionale au ajuns cunoscuţi sub numele de *derebei*, adică, la propriu, „stăpânii văilor". Proprietarii marilor domenii, unii asociaţi cu vechile familii turcomane ce controlaseră părţi ale coastei şi înaintea cuceririi otomane, au ajuns să domine economia regională şi, prin urmare, politica zonei. Porturi importante precum Sinop şi Trabzon erau un fel de posesiuni privilegiate ale familiilor conducătoare, centrul dovedindu-se de cele mai multe ori neputincios în faţa unei asemenea stări de fapt. Apogeul puterii derebeilor l-a constituit domnia sultanului Selim al III-lea (1789-1807), care le-a recunoscut oficial poziţia şi le-a codificat privilegiile.

O a doua schimbare majoră a constituit-o apariţia unor noi puteri la nord de mare, care au început să-şi exercite influenţa asupra statelor vasale de pe litoral. Când otomanii au cucerit oraşele-porturi la sfârşitul secolului al XV-lea, în regiune existau puţini rivali potenţiali. Principalii candidaţi (regatul Poloniei, cel al Ungariei şi Marele Principat al Moscovei) se aflau la o distanţă geografică destul de mare pentru a nu stârni prea multă teamă. Cu toate acestea, Polonia şi Moscova au început să se întărească în secolul al XVI-lea. Unită cu Lituania în 1569 spre a forma Republica Polono-Lituaniană, Polonia s-a extins de la Marea Baltică, în sud, până la stepa Mării Negre. Preocuparea constantă a otomanilor era aceea de a preveni extinderea spre sud a polonezilor. Oştile hanului tătar şi bandele nogailor au fost folosite pentru a hărţui trupele polone şi a împiedica stabilirea slavilor în ţinuturile de stepă.

Moscova devenise şi ea o putere regională importantă până la sfârşitul secolului al XVI-lea. În timpul cuceririi tătaro-mongole din veacul al XIII-lea, ea fusese doar unul dintre oraşele-state ruseşti forţate să plătească tribut. „Jugul otoman", condamnat de multe generaţii de istorici ruşi de mai târziu, a reprezentat însă în multe privinţe motorul evoluţiei moscovite. Prinţii moscoviţi erau cei care ajutau la colectarea tributului în sistemul tătaro-mongol, promiţând să aducă avuţiile celorlaltor principate ruse în schimbul scutirii de bir. Cu timpul, acest sistem a deschis calea centralizării politice. În secolul al XVI-lea, Ivan al IV-lea (zis cel Groaznic) şi-a luat titlul de „ţar al întregii Rusii", operând o schimbare atât în privinţa expansiunii geografice a puterii moscoviţilor (acum „ruşi"), cât şi a ideologiei care le justifica ascendenţa moscovită. Ruşii au ajuns să se creadă moştenitorii tradiţiilor Imperiului Bizantin şi, astfel, a celui Roman (denumirea *ţar* derivând, fireşte, din latinescul *caesar*). De asemenea, ei se întorceau către perioada tătaro-mongolă pentru a-şi justifica rolul dominant în Eurasia, pecetluit de cucerirea de către Ivan a hanatelor tătare de pe Volga şi din Siberia. Cele două surse, romană/bizantină şi ginghisă, i-au oferit ţarului principalul drept de a revendica ţinuturile eurasiatice, plasându-l în mod logic în conflict cu celălalt pretendent la moştenirile îngemănate, sultanul otoman.

Slăbirea puterii centrale în teritoriile otomane şi întărirea puterilor regionale rivale au modificat relaţiile strategice de jur-împrejurul mării. Statele vasale aveau acum noi protectori potenţiali, Polonia şi Rusia, împotriva cărora îi puteau asmuţi pe otomani sau, ca în cazul hanilor din Crimeea, puteau să pornească ei înşişi la război. Derebeii de pe ţărmul sudic se concentrau asupra propriilor afaceri, fără să le pese de ce se întâmpla în capitală. Aceste schimbări nu au constituit totuşi decât fundalul celei mai serioase încercări pe care au avut-o de înfruntat otomanii la sfârşitul secolului al XVI-lea şi începutul celui următor. Provocarea venea de pe mare.

Desenul unui marinar

O bună parte din secolele al XVI-lea şi al XVII-lea, marile bătălii de pe mare şi mai micile încleştări navale în care otomanii fuseseră implicaţi în Mediterana rămăseseră necunoscute în Marea Neagră. Cu prilejul faimoasei bătălii apoteotice de la Lepanto, în 1571, flota otomană a fost distrusă aproape în întregime de către forţele reunite ale Europei catolice, dar pe Marea Neagră, un echivalent al acestei lupte avea să se consume abia după două secole.

Dominaţia navală otomană avea trei piloni de sprijin. Primul şi, în mod clar, cel mai puternic îl reprezenta controlul asupra strâmtorilor şi a Deltei Dunării, singurele două rute pe care vapoarele europenilor puteau ajunge la mare. Chiar şi după Lepanto, fortăreţele situate de-a lungul Bosforului, Dardanelelor şi la gurile Dunării, precum şi amplasamentul strategic al capitalei imperiale au ajutat la menţinerea unui control strâns asupra comerţului către şi dinspre Marea Neagră. În al doilea rând, nici unul dintre statele din regiune nu putea încropi o forţă navală care să-i ameninţe pe otomani. Absenţa unei flote moldoveneşti, crimeice sau georgiene era parţial rezultatul tradiţiilor politice ale acestor entităţi. La urma urmei, oamenii aceia crescuseră pe câmpiile şi în munţii de pe continent, având foarte puţine afinităţi cu marea. Şi mai importantă era dominaţia otomanilor asupra litoralului însuşi, care ţinea efectiv statele vasale departe de apă. Doar sub aceste două aspecte strategice (controlul asupra strâmtorilor şi izolarea de litoral a statelor vasale) marea mai putea fi considerată pe atunci un „lac turcesc".

Al treilea pilon de sprijin, legat oarecum de primele două, era absenţa pirateriei pe Marea Neagră, cel puţin în primele două secole ale dominaţiei otomane. Marea „era perfect controlată şi rebelii răufăcători nu mai ajungeau prin aceste părţi", scria cronicarul Ibn Kemal în secolul al XV-lea[25]. Faptul în sine este remarcabil. Pirateria era omniprezentă în Mediterana la începutul epocii moderne, o mare parte din istoria navală a acelei perioade fiind de fapt povestea eforturilor depuse de diferitele puteri regionale fie pentru a o combate, fie pentru a o încuraja. Piraţii erau, desigur, atât o povară, cât şi o binecuvântare: o povară atunci când îţi atacau corăbiile, o binecuvântare când puteau fi convinşi să le atace pe ale duşmanilor. Dezvoltarea puterii navale a otomanilor în Mediterana în secolul al XV-lea şi la începutul secolului al XVI-lea poate fi explicată până la un punct prin dorinţa imperiului de a-şi proteja liniile comerciale de atacurile corsarilor italieni şi levantini. Cele mai multe vase înarmate din estul Mediteranei aparţineau unor piraţi, doar Veneţia, otomanii

şi cavalerii din Rodos putând pretinde că deţineau ceva asemănător unei flote organizate, profesioniste[26].

Ca orice alţi afacerişti, piraţii aveau nevoie de sedii şi pieţe de desfacere: un port sigur de unde să-şi conducă operaţiunile şi un loc în care să-şi poată descărca achiziţiile. Marea realizare a otomanilor a fost aceea de a le refuza pe amândouă. Mari porturi fortificate se găseau pe toate coastele: Sinop şi Trabzon în sud, Azov (vechiul port veneţian Tana) pe Don, Caffa în Crimeea, Akkerman (fostul Maurocastro) pe Nistru şi Chilia (fostul Licostomo) pe Dunăre. Dimensiunile reduse ale mării uşurau operaţiunile de patrulare în aceste zone. Întrucât respectivele porturi erau şi mari noduri comerciale, oricărui posibil pirat i-ar fi fost greu să-şi apere mărfurile, motiv pentru care pirateria, când a apărut, a tins să se desfăşoare în acele părţi ale mării mai greu de controlat, precum ţărmurile accidentate din sud şi est, de la Trabzon la Caucaz. Aceste diferenţe aveau importanţă nu doar în privinţa deosebirii dintre Marea Neagră şi Marea Mediterană, ci indicau şi o schimbare faţă de situaţia existentă pe timpul romanilor şi bizantinilor. Tâlhăria pe mare constituise o problemă majoră în mileniul anterior, ba chiar mai mult decât atât. Sursele romane şi bizantine sunt pline de plângeri referitoare la jafurile piraţilor, de la goţii din secolul al IV-lea până la „lazii" menţionaţi ulterior (termen generic aplicat locuitorilor de pe coasta de sud-est, care astăzi se numesc georgieni sau, în Turcia, încă li se mai spune lazi). Totuşi, după Evul Mediu târziu, referirile la corsari dispar practic din consemnări.

În acest mediu relativ sigur, afacerile erau libere să se dezvolte şi, după toate aparenţele, în primele secole ale dominaţiei otomane marea a fost un centru vital al activităţilor comerciale locale şi internaţionale. Cabotajul (transportul de coastă, de scurtă durată) se menţinea la acelaşi nivel ca în Antichitate. Alte forme de transport implicau o combinaţie de rute maritime şi fluviale, vasele otomane descărcând bunuri în porturile de pe Dunăre, Nistru şi Don şi transferându-le pe vase sau caravane străine, precum şi rute intermaritime, pe care supuşii otomani îşi conduceau navele spre Mediterana, pentru a-şi descărca bunurile pe vase străine în arhipelagul din Marea Egee sau în Levant. Unui mic număr de corăbii străine li se permitea să intre pe Marea Neagră în diverse perioade. La sfârşitul secolului al XVI-lea, Ragusa (actualmente Dubrovnik, în Croaţia) întreţinea relaţii comerciale strânse cu porturile de pe coasta vestică a Mării Negre, ca rezultat al menţinerii relaţiilor diplomatice dintre oraşul-stat şi otomani într-un moment în care celelalte puteri europene se aliaseră în majoritatea lor împotriva acestora[27]. La Ragusa, comerţul a decăzut probabil în secolul al XVII-lea, când negustorii ortodocşi din arhipelagul Mării Egee au ajuns să deţină controlul asupra transferului de bunuri dinspre Marea Neagră spre Mediterana.

Se cunosc destul de puţine lucruri despre natura vaselor şi a comunităţilor ce se ocupau cu navigaţia, atât cea militară, cât şi cea comercială, în primele secole de dominaţie otomană. Studiul forţei maritime otomane a fost îndelung ignorat de către savanţi, aceştia căzând pradă prejudecăţilor persistente conform cărora istoria navală a otomanilor este doar un episod de navigaţie de calitate inferioară, impulsionată de brigandajul susţinut de către stat. Începând cu modernitatea timpurie şi până în zilele noastre, respectiva părere a fost întărită de perceperea de către europeni a navigatorilor musulmani pe Mediterana ca nişte piraţi ce apăreau din porturi ascunse, se năpusteau asupra marinarilor creştini, apoi îşi târau prizonierele inocente către depravările seraiului. Totuşi, chiar navigatorii pe Marea Neagră, atât musulmani, cât şi creştini, au fost cei care au oferit cele mai importante dovezi cu privire la diversitatea tipurilor de corăbii şi evoluţia navigaţiei în timpul otomanilor.

Asemenea călătorilor de dinainte şi de după aceea, vizitatorii porturilor otomane simţeau o nevoie incontrolabilă de a lăsa o urmă grafică a prezenţei lor acolo, mulţi făcând aceasta prin scrijelirea unor desene în locurile cel mai uşor de găsit : frescele moi şi faţadele văruite ale bisericilor, dintre care unele aveau să devină moschei. Hagia Sofia din Trabzon, biserica bizantină cu acelaşi nume ca impunătoarea ei soră din Istanbul, poartă semnele unor asemenea inscripţionări. Poate cele mai spectaculoase exemple se găsesc însă pe ţărmul bulgar, în oraşul Nesebăr, anticul port Mesembria. Bisericile oraşului conţin o bogată colecţie de aproape 180 de desene, unele remarcabil de detaliate, altele simple schiţe, ale unor ambarcaţiuni din secolele XV-XIX. Împreună, acestea alcătuiesc o istorie grafică a navigaţiei în întreaga perioadă otomană, din perspectiva marinarilor înşişi[28].

Evoluţia proiectării navelor se poate observa cu uşurinţă în desenele de la Nesebăr. Primele vase sunt cogi asemănătoare unor pepeni, joase la travers şi cu platforme înalte la pupa. Coga a fost introdusă pe Marea Neagră în secolul al XIV-lea, de către republicile mercantile ale Mediteranei, care preluaseră modelul de la negustorii Ligii Hanseatice. Era un vas destinat curselor scurte, conceput doar pentru a naviga în jurul Mării Baltice şi al mărilor mici din bazinul mediteranean, care s-a dovedit la fel de util şi pe Marea Neagră. Fundul său plat adăpostea bunuri clădite în vrac, ce puteau fi folosite şi pe post de balast, dar unica pânză pătrată indica faptul că nu era construit pentru a prinde viteză sau pentru a fi uşor manevrabil. Călătoriile erau scurte, de la un port la altul sau, cel mult, dintr-o parte a mării până la Istanbul. Odată trecute prin Bosfor, mărfurile puteau fi încărcate pe vase mai solide, în vederea voiajului pe Mediterana. Pe timp de furtună sau iarna, cogile nu apăreau în larg. În lipsa

unei velaturi complexe, ce ar fi permis o schimbare rapidă a pânzelor, vântul prielnic era hotărâtor.

Coga comercială a rămas vasul cel mai des întâlnit pe Marea Neagră la începutul dominaţiei otomane. Două alte tipuri de ambarcaţiuni apar însă frecvent în desenele de la Nesebăr şi din alte părţi, unul dintre ele fiind caravela. Asemenea cogii, caravela avea încă traversa ancorei largă, dar velatura reprezenta o îmbunătăţire uriaşă faţă de pânza pătrată. Experienţa cruciadelor le făcuse cunoscute navigatorilor occidentali pânzele triunghiulare („vela latină") şi velaturile folosite de arabi. (Felucile de pe Nil constituie primele exemple de folosire a velei latine, pânza fiind arborată pe un braţ lung ce se înalţă într-un anumit unghi faţă de catarg.) Caravela le oferea comercianţilor un vas ce avea atât capacitatea de încărcare a vechii cogi, cât şi manevrabilitatea mai bună permisă de noul sistem de velatură. Asemenea corăbii puteau fi întoarse împotriva vântului, în loc să fie nevoite să călătorească în direcţia în care acesta se întâmpla să sufle.

Celălalt tip de vas este caraca. Urmaşă a cogii ca şi caravela, caraca are o velatură mai complexă, care, prin adăugarea a trei sau mai multor catarge echipate atât cu pânze pătrate, cât şi cu vele latine, îi permitea să străbată distanţe mai mari şi, mai ales în cazul flotelor uriaşe ale puterilor vest-europene care se aflau sub controlul statului, să transporte câte un mic echipaj de luptători pedeştri, ce puteau fi debarcaţi pe vasele ancorate în larg sau în porturi. Caraca marchează începutul dezvoltării ideii potrivit căreia corăbiile puteau fi folosite atât ca vehicule destinate explorării la mari distanţe, cât şi ca instrumente de luptă uşor de manevrat. Acest tip de vase a stat la baza flotelor armate ale Portugaliei, Spaniei şi Angliei, tot mai extinse în secolul al XVI-lea.

Coga, caravela şi caraca sunt ambarcaţiunile ce predomină în desenele de la Marea Neagră, ele fiind primele nave comerciale care au vizitat porturi precum Nesebăr. Dar printre ele mai apare un tip de vas ce dă seama de un aspect important al vieţii pe mare, mai ales din secolul al XVII-lea. Respectiva corabie este galera mare, o combinaţie de vas cu pânze şi ambarcaţiune cu vâsle, prevăzută de regulă cu un tun şi putând transporta o unitate de pedestraşi. Marinarul ocazional care a desenat un astfel de vas la Nesebăr se poate să fi fost un membru al echipajului, dar mai mult ca sigur el privea doar vasele de pe ţărm. Nişte galere asemănătoare, cu unul sau mai multe rânduri de vâsle şi o velă pătrată sau latină ce le putea conferi forţă suplimentară pe vânt favorabil, trebuie să le fi fost familiare navigatorilor romani şi bizantini cu secole înainte.

Se pot face multe speculaţii despre presupusa înapoiere a otomanilor în domeniul navigaţiei, dar corect e să spunem că imperiul a cunoscut o modernizare

târzie a construcţiei navelor. Bătălia de la Lepanto, din 1571, a fost ultima mare încleştare care a avut loc în Marea Mediterană între nişte flote alcătuite cu precădere din galere cu vâsle, veneţienii şi aliaţii lor luptând de o parte, iar otomanii de cealaltă. O sută de ani mai târziu însă, otomanii se bazau încă pe ambarcaţiunile cu vâsle ca nave-amiral, când în Europa de Vest corăbiile cu mai multe catarge erau de mult predominante. În Europa atlantică, introducerea pânzelor a depins de anumite inovaţii tehnologice (noi proiecte de velatură ce permiteau combinarea unor tipuri variate de pânze şi carene alungite pentru creşterea vitezei), dar aceste noutăţi nu ar fi prins niciodată dacă nu ar fi existat scopul strategic căruia îi erau destinate : nevoia de flote mai eficiente şi mai puţin costisitoare, ce puteau fi finanţate de către stat. Odată cu consolidarea statelor monarhice, construcţia de flote navale a devenit condiţia *sine qua non* a superiorităţii militare, ba chiar o sursă de mândrie naţională. În special în cazul statelor cu ambiţii legate de ţinuturile de peste mări, marile corăbii reprezentau cheia explorărilor geografice de anvergură şi a supravieţuirii imperiului. Trimiterea vaselor pe mare depindea însă de echipajul necesar, iar costurile echipării unei galere, cu efectivul său mare de vâslaşi, erau astronomice în comparaţie cu cele corespunzătoare echipajului mult mai redus al unui vas cu pânze.

Otomanii erau cu siguranţă capabili de progres tehnologic, însă le lipseau imperativele strategice şi economice care stăteau la baza schimbărilor petrecute în Europa. Nici o putere din afară nu putea aduce vapoare pe Marea Neagră, şi, luând în considerare transporturile constante de sclavi din nord, găsirea de echipaje pentru galere nu era o grijă presantă. De fapt, lansarea unor nave de război pe Marea Neagră era foarte puţin necesară, câtă vreme aceasta rămânea paşnicul domeniu exclusiv al otomanilor.

Şi totuşi, la sfârşitul secolului al XVI-lea şi începutul secolului al XVII-lea, o nouă forţă navală a irumpt dintr-o sursă neaşteptată. Ea folosea vase uşoare, cu pânze, pentru a lovi oraşele şi fortăreţele de pe coastă, pentru a ataca vasele comerciale şi a înfrunta galerele flotei imperiale otomane. Posesorii ei, cazacii, au dovedit că marile galere prezente în desenele de la Nesebăr deveniseră anacronice până şi în contextul odinioară liniştitei Mări Negre.

O flotă de pescăruşi

Imaginea cazacilor cunoscută de toată lumea este cea a unor călăreţi mânuitori de cnut care gonesc prin stepa eurasiatică. Totuşi, aproximativ între 1550 şi 1650, cazacii au reprezentat şi o importantă putere navală. Ei au fost atestaţi pentru prima oară în anii 1530, coborând spre gurile Niprului şi atacând

fortăreaţa otomană de la Özi (Oceakov). Cu timpul, şi-au extins influenţa către gurile Dunării şi pe tot litoralul vestic. În 1614, au lansat primul atac asupra coastei sudice, la Sinop[29]. Asalturile au continuat pe mare până la mijlocul secolului al XVII-lea. Surse otomane şi europene menţionează invazii frecvente, iar descrierile distrugerilor pricinuite amintesc de povestiri asemănătoare despre goţi şi atacarea Bizanţului, cu 1.200 de ani înainte :

> Trecând peste întăriturile şi zidurile Sinopului, au intrat şi au coborât spre centrul oraşului, distrugându-i fortificaţiile şi edificiile şi vărsând sângele câtorva mii de bărbaţi şi femei. Au jefuit oraşul şi l-au trecut prin focul devastării, nemailăsând nici urmă de clădiri, transformând totul în sălbăticie şi deşert[30].

Potrivit spuselor lui Evliya Çelebi, sătenii din jurul Sinopului renunţaseră la cultivarea grădinilor, temându-se că recoltele le vor fi călcate în picioare în timpul frecventelor incursiuni căzăceşti[31].

În ciuda notei hiperbolice a unor asemenea relatări, atacurile căzăceşti îi uimiseră în mod evident pe otomani. Înainte nu existase piraterie pe Marea Neagră, iar sosirea jefuitorilor cazaci era tratată de oficialii şi cronicarii otomani drept o neaşteptată izbucnire a aceloraşi probleme pe care le cunoşteau prea bine din zona Mediteranei. Cazacii erau totuşi mult mai mult decât nişte simpli corsari, apariţia lor marcând afirmarea unei societăţi distincte, ce-şi trăgea seva din diversele culturi de pe litoralul nordic al Mării Negre.

Cazacii aveau exact acel tip de societate care le provoacă cea mai mare îngrijorare imperiilor : erau un popor ce profita de faptul că trăia la intersecţia mai multor puteri, pe o frontieră geografică, culturală şi politică greu de controlat. Cuvântul *cazac* îşi are probabil originea în *qazaq*, termen turc însemnând „om liber". Cazacii s-au ridicat din amestecul de ţărani slavi, nomazi tătari, foşti sclavi, disidenţi religioşi, mercenari şi alţi indivizi care pătrunseseră în regiunea neguvernată a stepei din nordul mării, unii venind din teritoriile otomane, alţii din Polonia şi Rusia. În timp, aceştia s-au contopit într-un număr de subgrupuri sau cete, distingându-se în funcţie de zonă şi, până la un punct, de limba vorbită. Cazacii zaporojeni au apărut pe cursul inferior al Niprului, în ţinutul care se întindea sub marile cataracte ce constituiau o barieră naturală între cursul superior şi cel inferior ale fluviului (regiune plasată la propriu *za porohamy*, care în ucraineană înseamnă „dincolo de vârtejuri"). Grupuri similare s-au format şi pe cursurile altor ape, cum ar fi Donul. Cetele căzăceşti din est vorbeau un dialect rus presărat cu termeni turceşti, împrumutaţi mai ales din sfera militară. Cele din vest erau mai puternic influenţate de ceea ce astăzi s-ar numi poloneză sau ucraineană. În secolul al XVI-lea, diferitele cete

s-au adunat în jurul unor căpetenii puternice, formând un fel de state rudimentare. Sursele lor de trai erau legate de viaţa în stepă şi ţinuturile joase de pe coastă: creşterea (şi furtul) vitelor, oilor şi cailor, intermedierea negoţului între zona de coastă şi cea de nord, pescuitul şi, ca la tătarii din Crimeea şi la nogai, procurarea de sclavi pentru exportul pe pieţele otomane.

Aventurarea cazacilor în jaful pe mare era o extindere firească a activităţilor economice desfăşurate de ei în regiunea de stepă. Ca locuitori ai litoralului şi ai zonelor arabile de pe malul râurilor, dezvoltaseră o cultură acvatică care le îmbogăţea viaţa din câmpie. Bărcile lor uşoare, cu vâsle şi fără chilă, numite *ceaikas* („pescăruşi"), erau tocmai potrivite pentru traficul fluvial, mai ales dacă acesta presupunea trecerea pe deasupra vârtejurilor. (Acest gen de călătorie le fusese cunoscut şi rosilor în secolele al IX-lea şi al X-lea, vasele cazacilor semănând de fapt izbitor cu cele ale strămoşilor rosi şi scandinavi.) Puţin mai încăpătoare, putând transporta până la şaptezeci de oameni şi prevăzute cu câte un tun mic, „pescăruşii" erau nişte ambarcaţiuni maritime formidabile. Se scufundau adânc în apă, fiind prin urmare practic invizibile de pe coastă sau de pe galerele mari, până când ajungeau în apropierea prăzii. Legăturile plutitoare de trestii ataşate de rama punţii le făceau foarte greu de scufundat. În prima parte a secolului al XVII-lea, cazacii erau capabili să adune până la 300 de asemenea bărci şi să le trimită în toate direcţiile[32]. Având cârme atât la prora, cât şi la pupa, acestea erau mult mai uşor de manevrat decât galerele de război pe care otomanii le asmuţeau de obicei împotriva lor.

Guillaume de Beauplan, inginer militar francez aflat în slujba regelui polonez în anii 1630-1640, ne oferă o relatare de primă mână despre iscusinţa cazacilor ce navigau în josul Niprului:

> Bărcile sunt atât de înghesuite unele în altele, încât vâslele aproape că li se ating. Turcii sunt neobişnuit de conştienţi de înaintarea expediţiei, astfel încât ţin câteva galere pregătite la gurile fluviului, pentru a-i împiedica pe cazaci să ajungă la mare. Totuşi, cazacii mai abili se strecoară afară într-o noapte întunecată înainte de luna nouă, ascunzându-se în trestiile aflate la trei sau patru leghe mai sus pe Borysthenes, unde galerele nu îndrăznesc să se aventureze din cauza stricăciunilor suferite în trecut. Turcii se mulţumesc să aştepte la gurile fluviului, unde sunt întotdeauna luaţi prin surprindere [de prădători].
>
> Cu toate acestea, cazacii nu pot trece atât de repede încât să nu fie văzuţi, alarma fiind dată în întreaga ţară, până la Constantinopol. Marele stăpân [sultanul] trimite mesageri de-a lungul întregului litoral... cazacii au ajuns pe apă, aşa că toată lumea trebuie să fie în gardă. Totul e însă în van, întrucât cazacii îşi aleg cum nu se poate mai bine momentul şi anotimpul, iar în 36 sau 40 de ore sunt în Anatolia. Aici coboară pe uscat, fiecare cu arma lui de foc, lăsând doar doi bărbaţi şi doi băieţi

de gardă în fiecare barcă. Iau oraşele prin surprindere, le jefuiesc şi le incendiază, aventurându-se uneori mai bine de o leghe în interior. Apoi se întorc [la bărci] şi se îmbarcă împreună cu prada, pentru a-şi încerca norocul altundeva.

Beauplan vorbeşte şi despre tactica militară ingenioasă a cazacilor, care se dovedesc a fi navigatori mult mai abili decât otomanii:

Deoarece bărcile se ridică doar cu aproximativ două picioare şi jumătate deasupra apei, cazacii pot observa întotdeauna o corabie sau o galeră înainte de a fi ei înşişi văzuţi [de către duşmani]. Atunci coboară catargele şi, văzând direcţia în care navighează inamicul, încearcă să ajungă cu spatele către soarele aflat la apus. Apoi, cu o oră înaintea lăsării nopţii, vâslesc cu [toată] puterea spre corabie sau galeră, până ce ajung cam la o leghe distanţă, pentru a nu pierde prada din ochi. Păstrează o vreme distanţa, apoi, după miezul nopţii (semnalul fiind dat), vâslesc puternic spre vase. Jumătate din echipaj este gata de luptă şi aşteaptă momentul contactului pentru a urca la bord. Cei de pe vasele [inamice] sunt foarte surprinşi să se vadă atacaţi de optzeci sau o sută de bărci, corăbiile fiindu-le umplute brusc de oameni şi capturate pe loc. După aceea, cazacii jefuiesc tot ce pot în materie de bani şi bunuri puţin voluminoase, pe care apa nu le strică. În plus, demontează tunul de oţel şi orice li se mai pare util, înainte de a părăsi vasul şi echipajul... Dacă ar avea îndemânarea necesară manevrării unei corăbii sau galere, le-ar lua şi pe acestea cu ei, dar nu posedă astfel de cunoştinţe[33].

Asemenea expediţii fiind frecvente începând cu mijlocul secolului al XVI-lea, Marea Neagră nu mai era câtuşi de puţin un „lac turcesc".

Apogeul atacurilor căzăceşti a fost atins în 1637, când o armie numeroasă de cazaci de pe Don a asediat cetatea fortificată a Azovului, ce adăpostea o garnizoană de câteva sute de soldaţi otomani şi recruţi tătari. Au existat mai multe încercări ale otomanilor de a recuceri fortăreaţa, dar toate au dovedit cât de puternici deveniseră cazacii, ca forţă militară organizată, nu doar ca prădători. Martor al marelui contraatac asupra fortăreţei, Evliya Çelebi povesteşte că zona fluviului era protejată de 80.000 de cazaci, cu o flotilă de 150 de bărci. Otomanii au înjghebat o armată din trupe de dincolo de Marea Neagră. Forţele terestre includeau oameni trimişi de guvernatorul Rumeliei din Tracia, 40.000 de tătari din Bugeac, 40.000 de soldaţi creştini din Valahia şi Moldova şi 20.000 din Transilvania. Flota imperială otomană de pe mare consta în 150 de galere şi mai multe fregate şi bărci, în total 400 de vase cu 40.000 de oameni la bord. (Cifrele oferite de Evliya pot fi exagerate, dar armata şi flotila erau evident impresionante.)

În ciuda acestui arsenal formidabil, otomanii au întâmpinat greutăţi. Cazacii au reuşit să reziste săpând tranşee şi să trimită întăriri, punând oamenii să

înoate pe sub blocada de pe râu, respirând prin tuburi de trestie şi ducându-şi armele în saci de piele. În cele din urmă, după două luni, cum iarna se apropia, otomanii au renunţat şi le-au cedat fortăreaţa cazacilor, dar s-au răzbunat jefuind zonele rurale. Evliya relatează că trupele au adunat atâta pradă, încât preţurile au scăzut incredibil. Un cal putea fi cumpărat cu un piastru, o fată cu cinci, un băiat cu şase[34].

Fără a pune la socoteală pierderile suferite la Azov, flota otomană a repurtat un succes împotriva cazacilor. La gurile Niprului, trupele întărite împiedicau flotilele să ajungă la mare, deşi raidurile de mai mică amploare, precum cele descrise de Beauplan, erau aproape imposibil de oprit. Expediţii otomane impresionante, folosind sute de galere şi vase mai mici, au fost lansate pe Don în amonte. În timp, cazacii au pierdut la rândul lor destui oameni de nădejde, ciocnirile cu galerele otomane, oricât de rare, încheindu-se nu o dată cu întoarcerea acasă a unor echipaje incomplete[35]. Azovul însuşi a reintrat în cele din urmă sub dominaţie otomană. Cazacii i-au oferit mai întâi fortăreaţa ţarului rus, dar acesta a refuzat-o de teamă să nu provoace un război de proporţii cu sultanul. Apoi au abandonat-o în 1642, dându-şi seama că o cetate pe care repetatele asedii o distruseseră aproape cu totul nu le mai era de nici un folos.

Pentru otomani, chiar şi costurile unui succes parţial au fost considerabile. Nevoia de a lupta cu ameninţarea cazacilor i-a făcut să disloce din Mediterana nişte resurse navale şi aşa precare. Susţinutele legături comerciale dintre coasta nordică şi cea sudică au fost de asemenea afectate, deoarece căpitanii de vase deveniseră conştienţi de pericolul reprezentat de incursiunile cazacilor. Pe termen lung, succesele acestei forţe rivale cu vase agile, mai uşor de manevrat decât greoaiele galere, au dovedit că maşinăria militară otomană care cucerise întreaga Europă de Sud-Est câteva secole mai devreme nu era invincibilă. Cazacii au învăţat să profite de pe urma poziţiei lor la confluenţa unor mari puteri rivale (poloneză, rusă şi otomană), demonstrând că vechile strategii otomane în relaţia cu supuşii de la marginile imperiului nu mai dădeau roade.

Apariţia unei flote căzăceşti ad-hoc a produs o schimbare majoră în relaţia dintre otomani şi Marea Neagră. Până la mijlocul secolului al XVI-lea, controlul exercitat de aceştia asupra mării şi a litoralului era o certitudine. Statele vasale se arătau uneori îndărătnice, iar dominaţia asupra ţărmului şi, cu atât mai mult, asupra ţinuturilor înalte din Caucaz era de cele mai multe ori o noţiune lipsită de conţinut. Totuşi, otomanii au putut să spună o vreme că marea le aparţine, având în vedere că deţineau cele mai mari căi de acces către ea: Dunărea şi strâmtorile. Ţărmul sudic şi cel vestic aparţineau în întregime imperiului. Nordul se afla sub protecţia unui stat musulman aliat şi reprezenta hotarul cu stepa cea neprietenoasă. De aceea, importanţa strategică a mării era pentru otomani în

primul rând una defensivă[36]. Politica imperială se concentra pe păstrarea căilor de acces închise, a fortăreţelor de coastă puternice şi a vastelor întinderi din *Dasht* pe cât posibil sălbatice. În ciuda angajamentului otoman de a extinde domeniile sultanului şi domnia islamului (acesta fiind felul în care otomanii şi-au explicat retrospectiv remarcabilele succese din secolele XIV-XV), ideologia expansiunii lipsea în special în nord, dintr-un motiv cât se poate de simplu: otomanii se bucurau de o situaţie foarte convenabilă la Marea Neagră.

Odată cu sosirea cazacilor, toate acestea au început însă să se schimbe. Marea şi stepa nordică au devenit surse de insecuritate, o vastă întindere de pământ şi apă pentru a cărei liniştire otomanii aveau să descopere că era nevoie de mai multă energie ca oricând. Marea Neagră nu mai era o mare interioară, o cale maritimă înconjurată din toate părţile de teritorii ce puteau fi socotite posesiuni ale imperiului: ea devenise o frontieră în sine. La sfârşitul secolului al XVII-lea, Rusia, puterea din nord aflată în ascensiune, începuse deja să înţeleagă că această schimbare îi putea fi favorabilă.

Note

1. „Kara Deniz", *Encyclopedia of Islam*, vol. 4, pp. 575-577.
2. Halil İnalcık, „The Question of the Closing of the Black Sea Under the Ottomans", *Archeion Pontou*, vol. 35, 1979, p. 108.
3. Citat în Elizabeth Zachariadou, „The Ottoman World", în Christopher Allmand (ed.), *The New Cambridge Medieval History of Europe*, vol. 7, Cambridge University Press, Cambridge, 1998, p. 829.
4. „Istanbul", *Encyclopedia of Islam*, vol. 4, p. 244.
5. „Kipciak" se referă la locuitorii nomazi ai stepei, ale căror limbi făceau parte dintr-o ramură distinctă a limbilor turce. Turca se înscrie în ramura oghuz.
6. Victor Ostapciuk, „The Human Landscape of the Ottoman Black Sea in the Face of the Cossack Naval Raids", *Oriente Moderno*, vol. 20, nr. 1, 2001, pp. 28-29.
7. Citat în Ostapciuk, „The Human Landscape", p. 33.
8. Halil İnalcık şi Donald Quataert (eds.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*, vol. 1, Cambridge University Press, Cambridge, 1997, p. 271. Vezi şi Gilles Veinstein, „From the Italians to the Ottomans: The Case of the Northern Black Sea Coast in the Sixteenth Century", *Mediterranean Historical Review*, vol. 1, nr. 2, decembrie 1986, pp. 221-237.
9. Creştinii ortodocşi rămâneau majoritari în celelalte oraşe mici de pe coasta nordică. Veinstein, „From the Italians to the Ottomans", p. 224.
10. Halil İnalcık, *Sources and Studies on the Ottoman Black Sea*, vol. 1: *The Customs Register of Caffa, 1487-1490*, Ukrainian Research Institute, Harvard University Press, Cambridge, 1996.

11. Veinstein, „From the Italians to the Ottomans", p. 223.
12. Îi sunt recunoscător Feliciei Roşu pentru ajutorul acordat la documentarea şi scrierea acestei secţiuni. În Antichitate, numărul de sclavi din Marea Neagră era probabil mai scăzut decât cel al sclavilor proveniţi din alte centre din Mediterana. Vezi David C. Braund şi Gocha R. Tsetskhladze, „The Export of Slaves from Colchis", *Classical Quarterly*, vol. 39, nr. 1, 1989, pp. 114-125. Articolul clasic referitor la comerţul cu sclavi pe Marea Neagră în timpul otomanilor este Alan Fisher, „Muscovy and the Black Sea Slave Trade", *Canadian-American Slavic Studies*, vol. 6, 1972, pp. 575-594.
13. M.I. Finley, „Tbe Black Sea and Danubian Regions and the Slave Trade in Antiquity", *Klio*, nr. 40, 1962, p. 53.
14. Pero Tafur, *Travels and Adventures, 1435-1439*, traducere de Malcolm Letts, Harper and Brothers, New York, 1926, p. 133.
15. İnalcık şi Quataert, *An Economic and Social History*, vol. 1, p. 283.
16. *Ibidem*, p. 285. Khodarkovsky estimează că 150.000-200.000 de oameni au fost capturaţi în invaziile tătare asupra ţinuturilor moscovite doar în prima jumătate a secolului al XVII-lea. Michael Khodarkovsky, *Russia's Steppe Frontier: The Making of a Colonial Empire, 1500-1800*, Indiana University Press, Bloomington, 2002, p. 22.
17. Halil İnalcık, „Servile Labor in the Ottoman Empire", în Abraham Ascher, Tibor Halasi-Kun şi Béla K. Király (eds.), *The Mutual Effects of the Islamic and Judeo-Christian Worlds: The East European Pattern*, Brooklyn College Press, New York, 1979, p. 34.
18. Nicolae Iorga, *Studii istorice asupra Chiliei şi Cetăţii Albe*, Institutul de Arte Grafice Carol Göbl, Bucureşti, 1899, p. 161.
19. O sursă suplimentară de sclavi era, pentru statul otoman, *devşirme* sau taxa pe copil, sistem prin care copiii erau duşi la Istanbul, convertiţi la islam şi angajaţi în aparatul militar şi de stat. *Devşirme* s-a practicat din secolul al XIV-lea până în secolul al XVII-lea, aplicându-se cu precădere populaţiei ortodoxe slave din sudul Balcanilor.
20. Evliya Çelebi, *Narrative of Travels in Europe, Asia, and Africa, in the Seventeenth Century*, traducere de Joseph von Hammer, vol. 2, Oriental Translation Fund of Great Britain and Ireland, Londra, 1834, p. 58.
21. Marie Guthrie, *A Tour, Performed in the Years 1795-6, Through the Taurida, or Crimea, the Antient Kingdom of Bosphorus, the Once-Powerful Republic of Tauric Cherson, and All the Other Countries on the Northern Shore of the Euxine, Ceded to Russia by the Peace of Kainardgi and Jassy*, T. Cadell Jr. şi W. Davies, Londra, 1802, p. 154.
22. August von Haxthausen, *Transcaucasia: Sketches of the Nations and Races Between the Black Sea and the Caspian*, Chapman and Hall, Londra, 1854, p. 8.
23. İnalcık şi Quataert, *An Economic and Social History*, vol. 1, p. 284.
24. Vezi Şerban Papacostea, „La pénétration du commerce génois en Europe Centrale: Maurocastrum (Moncastro) et la route moldave", *Il Mar Nero*, vol. 3, 1997-1998, pp. 149-158.

25. Citat în Ostapciuk, „The Human Landscape", p. 28.
26. Palmira Brummett, *Ottoman Sea Power and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, State University of New York Press, Albany, 1994, pp. 95-98.
27. Nikolai Ovcearov, *Ships and Shipping in the Black Sea: XIV-XIX Centuries*, traducere de Elena Vataşka, St. Kliment Ohridski University Press, Sofia, 1993, pp. 19-23.
28. Cel mai important studiu despre aceste desene este Ovcearov, *Ships and Shipping in the Black Sea*, pe care se bazează prezentarea mea.
29. Ostapciuk, „The Human Landscape", p. 39.
30. Ahmed Hasanbegzade, *Tarih-i al-i 'Osman*, citat în Ostapciuk, „The Human Landscape", p. 46.
31. Evlyia Çelebi, *Narrative of Travels*, vol. 2, p. 39.
32. Ostapciuk, „The Human Landscape", pp. 41-43.
33. Guillaume Le Vasseur, monsenior de Beauplan, *A Description of Ukraine*, traducere de Andrew B. Pernal şi Dennis F. Essar, Harvard Ukrainian Research Institute, Cambridge, 1993, pp. 67-68.
34. Evliya Çelebi, *Narrative of Travels*, vol. 2, pp. 59-64.
35. Beauplan, *A Description of Ukraine*, p. 69.
36. Ostapciuk, „The Human Landscape", p. 35.

„Prinţul visa la un mic regat în care ar fi împărţit el însuşi dreptatea şi ar fi supravegheat toate alcătuirile stăpânirii cu propriii săi ochi, însă nu putea să se hotărască asupra fruntariilor şi adăuga mereu supuşi noi."

Samuel Johnson (1759)

„Ea vrea să creeze o clasă de mijloc, să atragă investiţii străine, să deschidă manufacturi, să fondeze bănci de credit, să tipărească mai mulţi bani de hârtie, să exporte mai mult, să micşoreze dobânzile, să construiască oraşe, să înfiinţeze academii, să populeze deşertul, să acopere Marea Neagră cu o flotă numeroasă, să-i distrugă pe tătari, să invadeze Persia, să continue la fel de agresiv să smulgă teritorii de la turci, să stăpânească Polonia şi să-şi extindă influenţa asupra întregii Europe – şi totul dintr-odată."

Louis-Philippe, conte de Ségur, ambasadorul Franţei
în Rusia, despre Ecaterina cea Mare (1787)

„Navele acostează la piciorul strâmtorilor, adânc în hăurile verzi... O salbă de porturi şi docuri, formată de alternanţa de promontorii şi golfuri. Multe părţi asemenea malului înalt al râului Hudson, doar că mai mari. Delfinii se iau la întrecere în apele albastre, iar deasupra, numeroase stoluri de porumbei fac exerciţii ca armatele... Nu-i de mirare că ţarii au râvnit întotdeauna la capitala sultanilor. Nu-i de mirare că rusul suspină între brazii lui după mirtul de aici."

Herman Melville, pe un vas cu aburi
în trecere prin Bosfor (1856)

Capitolul 5

Ciornoe More, 1700-1860

Enciclopedia lui Diderot, marele compendiu al cunoştinţelor omeneşti tipărit în Epoca Luminilor, nu conţine decât un scurt articol despre Marea Neagră. „Pontul Euxin" e plasat „între mica Ţară a Tătarilor şi Circazia la nord, Georgia la est, Anatolia la sud şi Turcia europeană la vest". Autorul articolului face menţiunea utilă cum că *pontul* nu este ce ar putea bănui vreun curtean francez fără minte, adică un „pod", ci desemnează o „mare asiatică"[1].

Asta se întâmpla pe la mijlocul secolului al XVIII-lea. În următorii o sută de ani, geografia lui Diderot avea să devină vetustă. În a doua jumătate a veacului, Imperiul Rus şi-a extins controlul asupra porturilor calde din Crimeea, împingându-i pe otomani înspre sud şi detronându-l pe clientul lor, hanul tătar. În vest şi est, ţarii începeau să-şi facă simţită influenţa în rândul regilor şi prinţilor din Balcani şi Caucaz, transformând Rusia mai întâi în protectoarea creştinismului răsăritean, iar mai târziu în eliberatoarea popoarelor oprimate de sub jugul turcesc. Spre mijlocul secolului al XIX-lea, nimeni nu mai putea defini Marea Neagră ca „asiatică". Ea era de acum împărţită între cei doi rivali din estul Europei, Rusia şi Turcia, unul aflat în ascensiune, celălalt în declin, o cale maritimă pe care intrau în conflict două seturi de ambiţii imperiale şi care semăna mai mult cu ceea şi-ar fi imaginat un curtean că e un *pont* decât cu ceea ce considera Diderot.

Traseele laterale au început să alunece în Europa odată cu schimbarea ecuaţiei strategice dintre mare şi stepă. Pentru otomani, menţinerea păcii pe mare, dar şi în stepele sălbatice fuseseră cele două imperative strategice încă de la căderea Constantinopolului. Câtă vreme majorităţii vaselor străine li se interzicea intrarea în Marea Neagră şi exista o relaţie stabilă cu statele vasale de pe litoral, otomanii deţineau monopolul asupra bogăţiilor mării. Stepa eurasiatică, brăzdată de triburi nomade sau de hoarde tătare, reprezenta un obstacol natural în faţa ambiţioaselor puteri din nord. Pentru ruşi, imperativele strategice erau simetric opuse. Aşa cum arătaseră raidurile cazacilor, otomanii erau vulnerabili la atacurile concertate lansate de pe ţărmul nordic, numai că, pentru a ajunge la mare, ruşii trebuiau să treacă prin stepa neprimitoare ce se

întindea de-a lungul frontierei de sud a imperiului. Deşi unele părţi erau locuite de cazaci, ţărani şi diferite triburi nomade mereu în mişcare, vasta întindere acoperită cu iarbă înaltă era într-o măsură covârşitoare un teritoriu nepopulat, care constituia de multă vreme o sursă de iritare. Din această „câmpie sălbatică", cum o numeau ruşii şi polonezii, porneau raidurile tătare asupra satelor creştine, atacatorii dispărând în orizontul nesfârşit cu pradă în lucruri şi oameni, şi tot aici îşi găseau adăpost tâlharii, diferiţi indivizi situaţi în afara legii şi chiar ţăranii nemulţumiţi, care se săturaseră să lucreze pentru un moşier sau altul din nord.

O caracteristică centrală a politicii oficiale ruse de la Ivan cel Groaznic (1533-1584) până la Petru cel Mare (1689-1725) a fost încercarea de a face din stepă un teritoriu definit şi controlabil, altfel spus, de a transforma frontiera într-o graniţă. Demersul, însă, îi plasa pe ruşi în competiţie directă cu hanii tătari şi, prin extensie, cu Imperiul Otoman. Ceea ce fusese mai mult sau mai puţin o politică defensivă a devenit, în cursul secolului al XVIII-lea, o ideologie a expansiunii teritoriale. Mai întâi sub Petru şi apoi sub Ecaterina cea Mare (1762-1796), Rusia a îmbrăţişat ideea imperială sub o formă în care se combinau raţionalismul civilizator al Luminilor cu pura dorinţă de cucerire ce stăpânea de multă vreme mai vechile puteri imperiale ale Europei Occidentale. Încercarea de a dobândi controlul asupra stepei devenea un impuls pentru extinderea dominaţiei asupra mării şi, ca o culme a viziunii ce desemna Rusia drept succesoarea Romei, pentru anexarea strâmtorilor şi aşezarea unui prinţ rus pe tronul noului Bizanţ. Imperiul urma să anexeze fostele posesiuni ale lui Constantin, devenind agentul civilizator al înapoiatului Sud, de la Marea Neagră până în Mediterana. În diferite variante, acest obiectiv strategic avea să structureze politica externă rusă până la prăbuşirea Imperiului Ţarist şi a Imperiului Otoman în tumultul Primului Război Mondial.

Competiţia strategică dintre cele două imperii a fost sursa celor mai importante evenimente desfăşurate în regiune în secolele al XVIII-lea şi al XIX-lea. Tratatele care au pus capăt lungului şir de războaie purtate mai întâi între otomani şi puterile Europei Centrale, apoi între otomani şi ruşi au constituit puncte nodale în istoria mării. În 1699 şi 1700, tratatele de la Karlowitz şi Istanbul, în care Imperiul Otoman a fost obligat să cedeze Austriei teritoriile deţinute în Europa Centrală, să renunţe la segmente ale litoralului nord-vestic în favoarea Poloniei şi ale litoralului nordic şi nord-estic în beneficiul Rusiei, au semnalat începutul declinului otomanilor. Tratatul de la Belgrad din 1739 le-a permis ruşilor să exercite controlul asupra importantei fortăreţe Azov şi să desfăşoare un comerţ limitat pe Marea Neagră. În 1774, potrivit Tratatului de la Kuciuk-Kainargi, vaselor comerciale ruseşti li s-a permis să navigheze fără restricţii pe mare, un drept care în deceniile următoare le va fi acordat şi

negustorilor străini. Influenţa din ce în ce mai mare a Rusiei a fost codificată în 1829 şi 1839. Prin tratatele semnate la Adrianopol şi Hünkâr İskelesi, otomanii recunoşteau dreptul neîngrădit al Rusiei asupra mării şi garantau libera trecere a vaselor ruseşti prin strâmtori. Sultanul renunţa la câteva teritorii de-a lungul coastei nordice, accepta transformarea Ţării Româneşti şi a Moldovei în protectorate ruseşti şi recunoştea graniţa fermă dintre cele două imperii în sudul Caucazului.

La Hünkâr İskelesi, turcii au fost de acord să oprească, la cererea ţarului, trecerea vaselor străine prin Dardanele, o clauză care a stârnit îngrijorare în cancelariile occidentale faţă de manevrele ruşilor în Orientul Apropiat. Aspiraţiile imperiale ale Rusiei au fost spulberate însă prin Războiul din Crimeea, când Marea Britanie şi Franţa au sărit în ajutorul sultanului covârşit de rivalul său din nord, silindu-i pe ruşi să semneze un tratat ce transforma marea într-un spaţiu internaţional neutru, în care accesul navelor de luptă era interzis indiferent de pavilionul arborat. Mai târziu, Rusia va repudia termenii tratatului de pace şi, în 1877-1878, în ultimul mare conflict ruso-turc, va înainta prin Balcani, ameninţând chiar să ia Istanbulul, o probabilitate îndepărtată însă de intervenţia în forţă a diplomaţiilor britanică şi franceză. Imperiul Otoman, putere regională cândva temută pentru forţa sa, ajunsese o problemă din cauza slăbiciunii pe care o arăta în faţa tentativelor de încercuire ruseşti. A răspunde adecvat acestei mutaţii strategice va deveni principala dilemă a diplomaţilor şi strategilor europeni în secolul al XIX-lea şi la începutul secolului XX.

Marea şi stepa

În cele două secole delimitate de domniile lui Ivan cel Groaznic şi Petru cel Mare, stepa a fost ameninţarea care a influenţat cel mai mult politica de apărare a Rusiei. Eforturile de neutralizare a acestui pericol reprezintă componenta centrală a tranziţiei de la Principatul Moscovei la Imperiul Rus. Stepa era regiunea de contact între două viziuni diferite asupra puterii şi societăţii: în nord, un stat urban, militaro-birocratic, construit pe dreptul de a colecta impozite acordat de hanii tătaro-mongoli şi pe siguranţa de sine a statului creştin cu pretenţii de moştenitor al Bizanţului; iar în sud, un mediu fluid de hoarde şi hanate, având un sistem social bazat pe legăturile de sânge ale societăţilor tradiţionale şi ducând o existenţă în principal nomadă, guvernată doar în aparenţă de preceptele islamice[2].

Sursa reală a conflictului dintre cele două sisteme nu se afla însă în aceste viziuni discrepante, ci în relaţia complexă dintre violenţă şi proprietate. Pentru

moscoviţi, violenţa organizată era fundamentul statului, iar armata, recrutată de nobili pentru confruntările cu state rivale precum Polonia şi Lituania, avea funcţia de a apăra domeniile marelui prinţ şi proprietatea supuşilor lui. În schimb, triburile nomade din stepă şi hanii din Crimeea, protectorii acestora, utilizau forţa armată pentru a dobândi averi considerabile, prădând oraşele şi satele din nord, smulgând tributuri sau convingându-şi potenţialii parteneri comerciali să le acorde termeni mai favorabili. În secolul al XVII-lea, hanul din Crimeea putea să strângă o armată de până la 80.000 de călăreţi, în vreme ce raidurile de mai mică amploare desfăşurate de nomazi puteau angaja în jur de 3.000 de călăreţi înarmaţi cu săbii şi arcuri[3]. Sarcina acestor armate nu era însă aceea de a proteja statul – ei nici nu aveau unul, în sensul modern al termenului –, ci de a oferi mijloace de îmbogăţire pentru soldaţi şi comandanţii lor şi, în cazul capturilor de sclavi, pentru a procura o marfă căutată de principalii lor parteneri comerciali de dincolo de mare, otomanii.

Problemele de securitate ale principatului moscovit au generat efecte economice şi sociale profunde. Schimburile comerciale au fost sistate. Tributul plătit hanilor secătuia finanţele statului. Forţa de muncă scădea dramatic. Se pare că, numai în prima jumătate a secolului al XVII-lea, în jur de 200.000 de creştini de origine slavă au fost răpiţi de invadatori. Răscumpărarea lor, pentru care statul a trebuit să instituie noi biruri, a golit şi mai mult vistieria publică[4]. Istoricul Michael Khodarkovsky a calculat că suma plătită de ţar hanului tătar sub formă de tributuri, răscumpărări şi taxe comerciale în prima jumătate a secolului al XVII-lea se ridică la aproximativ şase milioane de ruble, bani cu care s-ar fi putut construi, de exemplu, cam o mie două sute de oraşe mici[5]. Chiar dacă ascensiunea principatului moscovit se datorase iniţial Hoardei de Aur – şi chiar dacă mulţi dintre cei care căzuseră în mâna tătarilor sau ale otomanilor s-au adaptat fără îndoială la modul de viaţă ce le era impus –, transferul masiv de resurse către hanii din Crimeea şi triburile din stepă este în mare măsură responsabil pentru gradul modest de urbanizare şi de înapoiere economică a Rusiei la începutul erei moderne.

În secolele al XVI-lea şi al XVII-lea, ţarii au încercat să reducă şi apoi să elimine efectele negative generate de nesigura periferie sau *krai* (de unde şi numele de Ucraina). Au fost create fonduri de stat pentru răscumpărarea captivilor. Linii de apărare multiple – palisade, împrejmuiri din ţăruşi, şanţuri – au apărut la marginea nordică a stepei. Diferite misiuni diplomatice au fost trimise la hanii din Crimeea pentru a-i convinge să oprească incursiunile pe cont propriu ale unor vasali. Odată cu urcarea pe tron a lui Ivan cel Groaznic, acţiunile ruşilor au devenit mai hotărâte. Ivan şi-a luat titlul de ţar al întregii

Rusii – şi nu doar pe cel de mare prinţ al Principatului Moscovei – şi a început o campanie împotriva succesorilor Hoardei de Aur. Hanatul Kazanului de pe Volga a căzut în 1552, hanatul Astrahanului de lângă Marea Caspică – în 1556, iar hanatul Siberiei – în 1581. Plata tributului a încetat. În teritoriile cucerite au fost trimişi colonişti ruşi, iar autoritatea cazacilor a fost recunoscută în zonele periferice în schimbul apărării noilor frontiere.

Dacă exista o ideologie a expansiunii, în acest stadiu natura ei nu era imperială. Cuceririle nu se aflau sub semnul unei misiuni civilizatoare şi nici nu exista sentimentul că lupta cu rămăşiţele Hoardei de Aur era o încleştare între civilizaţie şi barbarie sau între creştinism şi islam. Expansiunea agresivă spre sud şi est a fost iniţial soluţia la principala problemă de securitate, la care se adăuga percepţia tot mai accentuată a ruşilor că ei, şi nu hanii, sunt adevăraţii moştenitori ai hanatului tătaro-mongol.

Spre mijlocul secolului al XVII-lea, stepa nu era încă îmblânzită, dar ceea ce fusese o frontieră nesigură se transformase în ceva ce aducea a graniţă. Noile linii defensive, care coborau din ce în ce mai mult spre sud, formau o barieră puternică în calea invadatorilor. Diferite pâlcuri căzăceşti, aliate acum cu Rusia, lansau propriile raiduri punitive în rândul tătarilor. La mijlocul secolului, cazacii din Zaporojeţ a permis anexarea unor noi teritorii în vest. În 1654, după ce sprijinise o revoltă căzăcească şi îi învinsese pe polonezi, ţarul a ocupat stepa ucraineană, inclusiv Kievul. Odată cu extinderea controlului asupra Ucrainei de Est, influenţa ţarului se exercita acum asupra unei mari părţi a teritoriului deţinut altădată de Hoarda de Aur, de la Marea Caspică, peste stepă, până la Nipru. Statul rus nu se întindea deocamdată până la ţărmul Mării Negre, dar controla două mari căi de acces dinspre nord, fluviile Don şi Nipru. Acesta era cadrul celei mai mari schimbări petrecute în regiunea mării de la căderea Constantinopolului: apariţia unei flote organizate, finanţată de către stat, în măsură să conteste hegemonia otomană.

O flotilă pe Azov

Când Petru cel Mare a urcat pe tron, în anul 1689, domeniile sale erau scăldate de valuri doar la Arhanghelsk, la Marea Albă, unde apa era îngheţată cea mai mare parte a anului. Marea Baltică le aparţinea suedezilor, iar Marea Neagră se afla sub turci. Cincizeci de ani mai târziu, Rusia îşi extinsese influenţa asupra Mării Baltice şi deţinea o flotă capabilă să intre în Mediterana prin Gibraltar şi să lupte în dreptul coastelor egiptene. În plus, construise porturi şi baze

navale pe întreg litoralul nordic a Mării Negre, de la Odessa în vest până la Sevastopol în Crimeea şi Novorossiisk în est. Pe scurt, Rusia devenise o putere navală europeană, ce putea să-i smulgă Istanbulului stăpânirea asupra mării.

Petru era încredinţat că măreţia statului rus depindea de accesul la Marea Neagră, care ar fi redus capacitatea otomanilor şi a aliaţilor lor tătari de a ameninţa noile posesiuni din sud. Începuturile prezenţei navale ruseşti pe Marea Neagră au stat mai curând sub semnul eşecului. Petru a ratat mai multe încercări de a ocupa diferite puncte de pe coastă. În 1695, o campanie de cucerire a fortăreţei Azov s-a sfârşit prin înfrângerea trupelor ruseşti şi căzăceşti. Posibilitatea de a se aproviziona pe mare şi de a-şi mări puterea de foc cu ajutorul vaselor ancorate în vecinătate le-a oferit otomanilor şi aliaţilor lor un avantaj strategic decisiv şi l-au convins pe ţar că soarta Rusiei în sud depindea în mod fundamental de capacitatea de a-i înfrunta pe turci pe apă.

Azovul reprezenta o ţintă militară de maximă importanţă. Fortăreaţa controla cursul inferior al Donului, blocând accesul vaselor ruseşti în Marea Azov şi apoi în Marea Neagră. Pentru a trece mai departe, fortăreaţa trebuia să cadă. La puţină vreme după campania ratată din 1695, Petru a ordonat crearea unei forţe navale formate din galere şi vase înarmate cu tunuri, care să sprijine trupele de asediu. Pornind de la un model olandez, mai multe galere au fost construite lângă Moscova şi apoi transportate în bucăţi pe uscat până la Voronej, pe cursul superior al Donului. În vara anului 1696, Petru avea o flotilă alcătuită din peste douăzeci de galere şi vase de mai mici dimensiuni. La începutul lunii mai, navele au pornit în aval spre garnizoana otomană, însoţite de un mic detaşament de bărci căzăceşti. Amiral al întregii flote fusese numit un elveţian, François Lefort, în vreme ce ţarul ocupa doar funcţia de comandant al câtorva galere[6].

În aşteptarea galerelor, bărcile cazacilor hărţuiau vasele otomane încărcate cu provizii. Spre sfârşitul lunii iunie, întreaga armadă îşi făcuse apariţia în dreptul fortăreţei Azov, şi intervenţia în forţă a ruşilor după atacurile continue ale cazacilor i-a convins pe otomani să nu încerce să-şi taie drum spre garnizoană. Asediul a fost reluat, iar într-o lună fortăreaţa a depus armele. Azovul mai fusese cucerit – chiar de cazaci, în 1637 –, dar contrastul cu operaţiunile anterioare era frapant. Cazacii îi oferiseră fortăreaţa ţarului Mihail Romanov, însă acesta refuzase de teamă că, acceptând, ar fi declanşat un război de amploare cu turcii, pe care l-ar fi pierdut cu siguranţă. Nepotul lui Mihail însă a cucerit el însuşi cetatea, şi asta se datora în mare măsură noii sale flote.

Succesul campaniei i-a încurajat pe ruşi să continue construcţia de vase. După încheierea unui acord de încetare a focului în 1698, Rusia putea acum să încerce puterea noii flote în largul Mării Azov. Şantierele navale din Voronej

şi din alte oraşe de pe cursul inferior al Donului construiau nave de luptă cu o viteză incredibilă. Majoritatea galerelor utilizate la asediul fortăreţei Azov au fost înlocuite cu nave înarmate cu până la cincizeci şi opt de tunuri. În 1699, flota rusească era alcătuită din zece nave de luptă şi două galere; în 1702, acestora li s-au mai adăugat încă cincisprezece vase echipate cu tunuri. În total, între 1695 şi 1711 au fost lansate la apă cincizeci şi opt de nave de luptă[7]. Tot în această perioadă, sub conducerea unui inginer britanic, a fost deschis un vast şantier pentru construirea unui canal între Volga şi Don, o idee care îi preocupase mai devreme şi pe otomani[8]. Petru îşi putea folosi acum cunoştinţele dobândite în mult celebrata sa ucenicie pe şantierele navale ale Europei Occidentale la sfârşitul anilor 1690.

În primele două decenii ale secolului al XVIII-lea, interesul energicului ţar era adesea disputat de două fronturi. În trenantul conflict cu Suedia, teatrul de operaţiuni se apropiase periculos de mult de noua capitală, Sankt-Petersburg. O bună parte din resurse erau alocate pentru întărirea puterii de foc în Marea Baltică, zonă ce va deveni epicentrul puterii maritime a Rusiei. Proiectul de creare a unei flote în sud a căzut curând în uitare. Navele rugineau prin porturi, iar lucrările la canal au fost oprite din cauza problemelor financiare. Vasele ruseşti n-au putut să iasă din Marea Azov: trecerea în Marea Neagră era păzită de fortăreaţa otomană din strâmtoarea Kerci.

Cucerirea Azovului fusese o victorie răsunătoare, dar încercările lui Petru de a repeta isprava au eşuat. În 1710, ţarul a încheiat o înţelegere cu Dimitrie Cantemir, principele Moldovei şi, din punct de vedere tehnic, vasal otoman, în vederea unei noi campanii împotriva Porţii. Victoria ar fi însemnat apariţia unei Moldove independente, aliată cu Rusia, şi accesul neîngrădit la gurile Dunării. Războiul a fost o aventură de scurtă durată. Forţele ruso-moldoveneşti au fost anihilate rapid de turci, iar Pacea de la Prut, semnată în 1711, a avut consecinţe majore pentru ambele părţi. Dreptul istoric al domnitorilor moldoveni de a deţine controlul asupra afacerilor interne a fost suspendat, iar în fruntea principatului au fost instalaţi administratori numiţi direct de sultan. (Sistemul fanariot avea să fie instituit şi în Ţara Românească, în 1716.) Pentru Rusia, înfrângerea a însemnat pierderea tuturor posesiunilor de pe litoral, inclusiv a celebrei fortăreţe de la gurile Donului, şi scufundarea flotei din Azov. Unele nave urmau să fie predate turcilor. Prezenţa navală a Rusiei în sud se redusese la nivelul la care fusese cu cincisprezece ani în urmă.

Experienţa câştigată de Petru în expediţiile de pe Don şi Marea Azov n-a fost însă inutilă. Era de acum limpede că otomanii puteau fi învinşi, dacă operaţiunile militare se bazau pe o combinaţie de forţe terestre şi navale îndreptate în primul rând împotriva fortăreţelor de pe ţărmul nordic al mării.

În ultimă instanţă, înfrângerea în campania din 1710-1711 fusese cauzată de faptul că Petru şi Cantemir îi înfruntaseră pe turci în câmp deschis, şi nu prin atacuri terestre şi marine îndreptate împotriva unor puncte-cheie, aşa cum se întâmplase la asediul Azovului. Vulnerabilitatea otomanilor pe mare fusese demonstrată încă din secolul al XVII-lea, odată cu atacurile căzăceşti, dar, după construirea flotei din Azov, era clar că statul rus putea realiza ceea ce cazacii reuşiseră întâmplător cu un secol înainte. În acelaşi timp, primele campanii maritime i-au convins pe boierii şi curtenii mai îndărătnici că tehnologia navală europeană şi chiar comandanţii şi marinarii aduşi din Apus erau factori vitali pentru modernizarea flotei ruseşti.

Succesorii imediaţi ai lui Petru au fost implicaţi în mai multe campanii, în care cucerirea şi pierderea succesivă a unor fortăreţe sau teritorii era un fapt curent. În 1736, Rusia a lansat un nou atac împotriva otomanilor şi tătarilor din Crimeea, reuşind să-şi extindă din nou controlul asupra fortăreţei Azovului, căreia i s-a adăugat şi fortăreaţa de la Oceakov, la gurile Niprului. Potrivit tratatului de pace semnat odată cu încetarea conflictului însă, Rusia trebuia să renunţe la teritoriul cucerit şi, cu toate că păstra fortăreaţa Azov, se obliga să-i distrugă fortificaţiile şi să-şi retragă navele de luptă de pe mare.

Abia după urcarea pe tron a Ecaterinei planurile lui Petru în sud aveau să-şi arate roadele. Marea schimbare a fost aceea că, în comparaţie cu predecesorii săi, ţarina îşi subsuma campaniile militare unei ideologii explicite a expansiunii imperiale. Problemele de securitate ridicate de „câmpia sălbatică" fuseseră minimalizate, dacă nu chiar eliminate, în a doua jumătate a secolului al XVII-lea şi la începutul secolului al XVIII-lea. Ucraina din estul Niprului fusese absorbită de statul rus – de acum, un adevărat imperiu –, iar succesorii lui Petru anexaseră chiar şi o mică porţiune din stepă, care se întindea până aproape de Nistru. Raidurile tătare se răriseră, iar cazacii deveniseră un aliat eficient, chiar dacă nestatornic, la frontiere. Pentru Ecaterina cea Mare şi pentru anturajul ei, în special pentru inepuizabilul şi strălucitorul prinţ Grigori Potiomkin, punctul culminant al modernizării Rusiei nu era echivalent cu îmblânzirea stepei, ci cu eliminarea ameninţării otomane o dată pentru totdeauna şi restaurarea suveranităţii creştine asupra Constantinopolului.

Pentru a atinge acest obiectiv, Rusia trebuia să obţină mai întâi controlul asupra mării. În 1768, Ecaterina a lansat primul dintre cele două războaie împotriva otomanilor: armatele sale au înaintat de-a lungul coastei de nord-vest, ocupând Moldova şi Ţara Românească, şi au spulberat rapid armata hanului din Crimeea. Cea mai spectaculoasă manevră a războiului a fost transferul unei părţi a flotei din Marea Baltică, mândria marinei ruseşti încă de pe vremea lui Petru, în Mediterana, după un ocol al întregii Europe. Ca urmare

a atacului-surpriză, grosul flotei otomane a dispărut, în vara anului 1770, înghiţit de valurile Mării Egee.

Războiul s-a încheiat prin Tratatul de la Kuciuk-Kainargi, semnat în iulie 1774. Rusia dobândea mai multe fortăreţe importante din jurul mării, inclusiv Azovul şi Taganrogul de la Marea Azov (obţinând astfel controlul efectiv asupra mării), Kerci şi Yenikale în sudul strâmtorii Kerci (care deschidea drumul spre Marea Neagră) şi Kinburn la gurile Niprului (care străjuia legătura dintre estuarul fluviului şi mare). Pe timp de pace, navele ruseşti puteau coborî pe Don şi Nipru, cele mai importante căi de comunicaţie pe apă din nord, şi puteau pătrunde în larg. Vasele comerciale ruseşti aveau dreptul să înainteze spre sud „slobod şi fără stricăciuni" şi să treacă prin strâmtori până în Mediterana. Litoralul de nord al Mării Negre intrase de acum sub controlul ferm al Rusiei. Influenţa otomană se restrânsese la câteva fortăreţe şi la dreptul sultanului de a purta titlul de calif, adică lider religios, al tătarilor musulmani.

Cleopatra coboară spre sud

După victoriile militare obţinute în primul mare război al Ecaterinei împotriva Porţii şi ca urmare a triumfului diplomatic înregistrat la Kuciuk-Kainargi, expansiunea Rusiei în noile teritorii cucerite a fost rapidă. Cazacii zaporojeni, consideraţi până atunci aliaţi, au intrat sub stăpânirea imperială. Capitala cazacilor, situată pe o insulă a Niprului, a fost distrusă în 1775, ceea ce a adus întregul fluviu sub dominaţie rusă. După ce depinsese multă vreme de Istanbul, Crimeea şi-a dobândit independenţa, statut care masca însă influenţa ruşilor. Ecaterina a anexat formal regiunea în 1783, pur şi simplu făcând să circule un anunţ prin care hanul şi triburile sale erau informaţi că, din acel moment, deveneau supuşi ai împărătesei. Pretextul fusese incapacitatea tătarilor de a se autoguverna – deşi hanii nu solicitaseră, de fapt, independenţa cu un deceniu în urmă –, dar rezultatul era echivalent cu extinderea imperiului spre mare şi slăbirea influenţei otomane pe ţărmul nordic. Măsura în care frontiera se transformase în parte a unui stat european în plină expansiune avea să devină extrem de limpede nu peste multă vreme.

Ecaterina voia să inspecteze noile posesiuni, aşa că, în prima jumătate a anului 1787, a plecat din Sankt-Petersburg spre Crimeea, voiaj ce merită să figureze printre cele mai grandioase demonstraţii ale suveranităţii regale din epoca despotismului luminat. Contele Louis-Philippe, conte de Ségur, ambasadorul francez în Rusia, a însoţit-o pe împărătească în această călătorie, pe care a descris-o într-un pasaj celebru din memoriile sale[9].

Ségur se ştia cu toate celebrităţile zilei. Îi cunoscuse pe Washington, pe Kościuszko şi pe Lafayette (nepotul său) pe când era ofiţer în armata continentală. Corespondase cu Frederic cel Mare şi Iosif al II-lea şi fusese un apropiat al ultimilor doi suverani ai Franţei, Ludovic al XV-lea şi Ludovic al XVI-lea. Perioada petrecută în preajma „Cleopatrei Nordului", cum o poreclise el pe Ecaterina, nu aducea însă cu nimic din ceea ce trăise până atunci. „Nimic nu seamănă mai puţin cu o călătorie obişnuită decât un sejur al curţii", scria contele. „Când călătoreşti de unul singur, vezi oameni, ţări, obiceiuri, clădiri, aşa cum sunt ele cu adevărat. Când îl însoţeşte însă pe un suveran, călătorul găseşte totul pregătit, deghizat, colorat pentru a fi înfăţişat monarhului, iar în cuvintele şi purtările oamenilor pe care îi întâlneşte abia de află mai multă sinceritate decât în proclamaţiile unui politician."[10]

Mica armată care lăsa în urmă capitala în ianuarie 1787 era o curte imperială mobilă. Ecaterina, numeroşii ei invitaţi şi bagajele lor erau purtaţi de paisprezece trăsuri şi aproape 200 de sănii. La fiecare oprire, sute de cai odihniţi aşteptau să fie înhămaţi pentru următoarea etapă a călătoriei. Cum gerul muşca aprig, fiecare era învelit în blană de urs şi în pelerine îmblănite, iar pe cap purta o căciulă de samur care se legăna în ritmul săniilor ce înaintau pe drumurile îngheţate. Ecaterina se trezea în fiecare dimineaţă la şase, îşi convoca miniştrii, lua micul dejun, după care la ora nouă se aşternea la drum, păstrându-şi destul timp pentru a-şi întâlni supuşii, ce se îngrămădeau la intrarea în oraşe pentru a vedea caravana.

După cum a remarcat şi Ségur, spectacolul nu fusese montat numai pentru a sărbători victoria asupra turcilor barbari, ci şi pentru a-i convinge pe noii supuşi ai Ecaterinei, ca şi pe invitaţii din străinătate, că Rusia – sau cel puţin împărăteasa ei – nu mai trebuia să figureze în rândul popoarelor sălbatice. „Ea ştia că pe atunci erau destui, mai ales în Franţa şi la Paris, care încă priveau Rusia ca pe o ţară asiatică, săracă, înecată în ignoranţă, întuneric şi barbarie, şi care mai confundau noua Rusie europeană cu sălbaticul, asiaticul Principat al Moscovei." Pompa rezervată acestei procesiuni era menită a-i convinge pe cei toţi care contau că „micul cămin" al împărătesei – cum îşi numea ea imperiul – se afla pe drumul cel bun şi că o parte din Marea Neagră se găsea de acum în stăpânirea ei luminată[11].

Ecaterina a coborât pe Nipru până la Kiev, şi de acolo mai departe până în Crimeea. La fiecare oprire o aştepta câte un palat magnific, ridicat la repezeală de prinţul Potiomkin, prim-ministru şi favoritul împărătesei, pentru a-i putea primi pe demnitarii străini care veneau să o viziteze, printre care s-au numărat regele Poloniei şi Iosif al II-lea al Austriei. Copacii erau scoşi din rădăcini şi replantaţi în locuri în care se credea că arată mai bine. Sate întregi erau presărate

pe drum, iar ţăranii erau puşi să izbucnească în urale la trecerea suveranei. Pentru a purta caravana în jos pe Nipru, a fost creată o întreagă flotilă – care includea şi şapte galere masive, ce aveau la bord în jur de 3.000 de marinari, vâslaşi şi militari – care luneca înspre mare în timp ce pe mal orchestrele intonau melodii special compuse pentru acest eveniment[12].

„Parcă erai într-un teatru magic", scria Ségur, „în care timpurile antice şi moderne se amestecau şi se confundau şi unde civilizaţia mergea mână în mână cu barbaria, iar contrastul devenea şi mai frapant din cauza extraordinarei varietăţi de maniere, chipuri şi costume ale celor care alcătuiau întregul"[13]. Din convoi făceau parte prinţi şi negustori, ofiţeri în uniformă, cazaci călări înarmaţi cu lănci, nobili tătari făcând plecăciuni în faţa noii lor stăpâne, prinţi georgieni aducând tributul datorat împărătesei creştine şi soli ai triburilor nomade ale stepei. Momentele de divertisment puse la cale de Potiomkin, în afară de parade, exerciţii militare şi jocuri de societate, erau într-adevăr impresionante. Un deal care străjuia Niprul a fost brăzdat de un canal umplut cu material inflamabil. Noaptea au fost aprinse în vârf mii de artificii, iar focul a început să coboare încet prin canal asemenea unei lave încinse, falsul vulcan dând fiori de groază demnitarilor prezenţi[14].

Inspecţia imperială a luat sfârşit în Crimeea. Ecaterina a vizitat în fugă fostul palat al hanului din Bahcisarai şi a cerut să fie renovat. (Graţie acestei decizii, palatul a fost salvat, şi nu distrus, aşa cum se întâmpla în mod curent cu reşedinţele celor învinşi, el rămânând până astăzi o atracţie turistică.) Ceva din măreţia procesiunii s-a pierdut pe uliţele strâmte din jurul palatului, unde localnicii şi proprietarii micilor prăvălii îi întâmpinau pe vizitatori cu ochii dilataţi de uimire. Ecaterina a plecat apoi spre nou-construita bază navală de la Sevastopol, unde a primit onorul micii flote din port – totul sub stricta supraveghere a navelor otomane ancorate nu departe de coastă. Spre mijlocul verii, împărăteasa se săturase să tot fie pe drumuri şi a dat ordinul de întoarcere în Sankt-Petersburg, unde a avut parte de o primire triumfală în luna iulie.

Nu peste multă vreme Ségur a plecat spre casă, unde avea să dea ochii cu ororile Franţei revoluţionare. Barbaria care domnea pe străzile Parisului, îşi va aminti el, contrasta la modul frapant cu grandoarea convoiului imperial rusesc ce aluneca spre sud. Rusia se afla în mijlocul unei transformări care avea să o ducă de la barbarie la civilizaţie, în vreme ce izvorul gândirii şi culturii luminate părea că se deplasează în direcţie opusă.

> Părăsind cercul magic, nu aveam să mai văd mereu alte lucruri surprinzătoare, aşa cum mi se întâmplase în fiecare moment al triumfătoarei şi romanticei noastre călătorii: flote create într-o clipită, pâlcuri de cazaci şi tătari veniţi din colţurile

îndepărtate ale Asiei, drumuri luminate, munţi în flăcări, palate încântătoare, grădini crescute peste noapte, peşteri sălbatice, temple ale Dianei, haremuri plăcute, triburi hoinare, dromaderi şi cămile alergând prin deşert, gospodari [prinţi] din Valahia şi domnitori detronaţi din Caucaz şi din persecutata Georgie, venind să se închine Reginei Nordului şi să-i ceară ajutorul[15].

Aventura şi romantismul vieţii pe malul Mării Negre pieriseră acoperite de marşul cazon al istoriei.

Ségur nu se înşela cu privire la marile schimbări ce erau în plină desfăşurare pe ţărmul nordic al mării, deşi una dintre cele mai importante începuse să modifice fundamentele existenţei sociale cu mai bine de un deceniu înainte de vizita Ecaterinei. Nomadismul, modul de viaţă tipic al popoarelor stepei care rămăsese aproape neschimbat încă de pe vremea sciţilor, lăsa locul agriculturii sedentare şi colonizărilor finanţate de stat. Expresia acestor schimbări au devenit masivele mişcări de populaţie, infinit mai tragice şi nu mai puţin impresionante decât deplasarea alaiului imperial din 1787.

Fuga kalmâcilor

Într-una din seri, pe când se aflau în călătoria pusă la cale de Ecaterina, contele Ségur şi împăratul Iosif al II-lea au ieşit împreună să admire stepa luminată de razele lunii. Privind la cămilele şi ciobanii care se mişcau alene, contele i s-a adresat împăratului, spunându-i că „peisajul pare desprins dintr-o pagină din *O mie şi una de nopţi*, parcă mă plimb cu califul Harun ar-Rashid".

Un suspin straniu i-a trezit curând din reverie. Împăratul şi-a strâns pleoapele pentru a vedea mai bine în lumina slabă. „Nici nu mai ştiu dacă sunt treaz sau dacă aluzia dumitale la Nopţile Arabe mi-a furat minţile", i-a spus el contelui, „dar ia priveşte aici". Ségur s-a uitat în direcţia arătată de împărat şi a văzut un cort impunător alunecând printre ierburile grase, aparent fără ajutorul nimănui. Când s-au apropiat să afle ce se petrece, dinăuntru au ţâşnit treizeci de bărbaţi care mutau cortul dintr-o parte în alta, ridicându-l de cadrul de lemn din interior. Toţi au izbucnit în hohote de râs.

Cei pe care îi văzuseră erau „sălbaticii kalmâci", cum le spunea Ségur, „care au trăsături asemănătoare cu cele ale hunilor, a căror urâţenie a stârnit altădată la fel de multă teroare în Europa ca spada temutului lor monarh, Attila"[16]. Deşi contele nu avea de unde să ştie, ei erau şi ultimii supravieţuitori ai unui popor care dominase cândva ţinuturile din nord-estul Mării Negre, până la Marea Caspică. Cu aproape două decenii în urmă, majoritatea părăsise

regiunea în ceea ce fusese ultima încercare de asemenea anvergură de traversare a stepei eurasiatice.

Kalmâcii erau o populaţie nomadă de origine mongolă şi religie budistă, care venise din vestul Chinei la mijlocul secolului al XVII-lea[17]. Locurile de păşunat ale uriaşelor lor herghelii de cai şi turme de oi şi vaci au început să fie ameninţate de vecinii musulmani şi, asemenea atâtor popoare migratoare de dinainte, de la sciţi până la mongoli în Evul Mediu, s-au mutat mai spre vest, aşezându-se între Volga şi Don şi chiar mai departe. Mai bine de un sfert de milion de oameni trebuie să se fi pus în mişcare pentru a căuta noi păşuni pentru animalele lor.

În secolul al XVII-lea nu le stăteau prea multe în cale. O mare parte a stepei de lângă Marea Neagră, în special spre est, nu ţinea de nici o autoritate. Rusia se limita la a încheia alianţe cu şefii turkmeni şi cu cazacii din zonă. Venirea kalmâcilor a avut consecinţe importante. Alungând triburile nomade care se aliaseră cu ruşii, ei au lăsat frontiera de sud fără apărare în faţa incursiunilor diferitelor grupuri care înaintau spre vest sau care veneau din Crimeea. În iarna lui 1636-1637, un alt trib nomad turkmen, nogaii, a trecut Donul şi s-a refugiat în Crimeea de teama unui atac al kalmâcilor. Deplasarea spre vest a nogailor le-a permis, probabil, cazacilor să înainteze către fortăreaţa Azov în 1637.

Ca şi altădată, ţarii au învăţat să facă pace cu vecinii lor din sud. După anexarea Ucrainei în 1654, Rusia avea nevoie de prieteni puternici pentru a li se opune tătarilor din Crimeea, polonezilor şi mai ales turcilor. Ca atare, a încheiat cu kalmâcii o serie de înţelegeri scrise, prin care aceştia se obligau să-i sprijine pe vecinii din nord în schimbul unor daruri pentru nobili şi al protecţiei în faţa rivalilor locali. Ruşii încercau astfel să-i reducă pe kalmâci la statutul de supuşi loiali. Şefii de trib mai răsăriţi erau acoperiţi cu privilegii, pentru ca, prin intermediul lor, să fie creată o autoritate centrală kalmâcă, tip de organizare necunoscut însă până atunci de această societate pastorală în care ierarhiile erau în mod tradiţional difuze. Planul nu a funcţionat chiar atât de bine. Kalmâcii jucau de multe ori la două capete, vânzându-le cai tătarilor din Crimeea şi, în acelaşi timp, asigurându-i pe ruşi de loialitatea lor. Când ţarul a început să se plângă, i s-a răspuns că înţelegerile au fost încheiate între două puteri suverane, şi nu între un suzeran şi un vasal.

Dar raporturile de forţe s-au schimbat dramatic în următorul secol. Pe măsură ce puterea ruşilor creştea şi stepa înceta să mai fie o ameninţare la fel de mare pentru Moscova, sprijinul triburilor nomade care apărau frontierele devenea tot mai puţin important. Cucerirea Azovului de către Petru cel Mare şi progresul tehnologiei militare, în special al artileriei grele, i-au făcut pe ruşi mai puţin expuşi ameninţărilor reprezentate de otomani şi de hoardele din sud.

Pacificarea frontierei a atras aici colonişti, pe care guvernul îi încuraja să se aşeze între Don şi Volga. Regiunea dintre cele două fluvii se umplea de ortodocşi vorbitori de limbi slave, pe măsură ce diferiţi negustori şi misiţi încercau să fructifice noile oportunităţi. Viile, atelierele de prelucrarea mătăsii şi minele de sare aflate în proprietatea statului atrăgeau muncitori ruşi, care se stabileau în regiune împreună cu familiile lor[18]. Ţăranii tăiau cu plugurile pământul stepei, transformând în ogoare întinderile de iarbă care odinioară hrăniseră turmele kalmâcilor.

La fel ca în Vestul american, relaţiile dintre colonişti şi nomazi erau tensionate. Incursiunile kalmâcilor obişnuiţi să-i jefuiască pe rivalii locali erau acum îndreptate împotriva coloniştilor ruşi proaspăt sosiţi, care nu considerau aceste practici nimic altceva decât nişte hoţii ordinare. Unii dintre kalmâci, învăţaţi să trăiască pe seama statului rus, au renunţat la viaţa nomadă şi s-au aşezat în oraşele în plină expansiune din zona de frontieră, unde se ocupau cu pescuitul şi formau straturile cele mai de jos ale noii societăţi. Chiar şi aşa, „obiceiurile lor nomade, incontrolabile", cum s-a exprimat mai târziu un călător, i-a făcut să nu se adapteze la viaţa din coloniile de agricultori[19]. Kalmâcii puteau fi văzuţi „galopând pe străzile oraşului sau adăstând prin locurile publice... Ca toţi nomazii, sunt atât de obişnuiţi cu un mod de viaţă dezordonat şi lipsit de reguli, încât numai cele mai teribile lipsuri materiale îi pot împinge să lucreze pământul şi să se stabilească într-un loc"[20].

Legăturile dintre ruşi şi kalmâci fuseseră cândva reciproc avantajoase. Statul rus le oferise liderilor acestora un anumit grad de protecţie militară şi chiar daruri în bani. La rândul lor, kalmâcii reprezentau o forţă mobilă de apărare a frontierei de sud, iar hergheliile lor furnizau în orice moment cai pentru armata rusă. În secolul al XVIII-lea, relaţiile s-au schimbat. Păşunile dispăreau rapid sub brazdele plugului. Coloniştii priveau cu ostilitate modul de viaţă nomad. Reprezentanţii ţarilor alimentau rivalităţile dintre kalmâci, care decimau populaţia triburilor şi le distrugeau instituţiile tradiţionale. Misionarii, sprijiniţi fie de Biserica Ortodoxă, aflată în grija statului rus, fie de coloniile germane protestante din sudul Rusiei, încercau să-i convertească şi chiar, după cum spunea unul dintre ei, „să-i transforme în ruşi sau germani"[21]. Micşorarea păşunilor a redus numărul turmelor, sărăcindu-i pe cei care se încăpăţânau să ducă o viaţă nomadă.

Unii dintre kalmâcii dezamăgiţi de beneficiile civilizaţiei începeau să viseze la întoarcerea în vestul Chinei, un tărâm cu păşuni nesfârşite, râuri cristaline şi fără colonişti. De fiecare dată când erau pe punctul de a pleca, darurile şi rugăminţile ruşilor sau teama de hoardele inamice din est îi opreau. Dar, la sfârşitul anilor 1770, Ubaşi Han le-a făcut o propunere tentantă: să-şi ia corturile şi să-şi mâne turmele către est, spre pământul strămoşesc.

A urmat un exod de proporţii epopeice. În ianuarie 1771, cu exact şaisprezece ani înainte de călătoria triumfală a Ecaterinei, în jur de 300.000 de kalmâci, cărând după ei zeci de mii de corturi şi zeci de milioane de oi, vaci, cai şi cămile, au început o călătorie de 3.000 de kilometri până în China[22]. Spectacolul trebuie să fi fost copleşitor. Hoarda era condusă de marele lama şi de alţi lideri religioşi, urmaţi de han şi de apropiaţii lui. Femeile şi bărbaţii se îmbrăcaseră în hainele cele mai bune şi îşi arătau starea prin harnaşamentele scumpe, decorate cu funde roşii şi clopoţei de argint. Cămile de povară, acoperite cu pleduri strălucitoare în culori ce imitau firele de iarbă, purtau corturi împachetate şi alte bunuri. Copiii se chinuiau să-şi ţină echilibrul în vârful poverilor. Familiile mai sărace îşi înghesuiseră lucrurile în care de lemn sau pe spinarea boilor. Turmele imense şi gălăgioase veneau la sfârşit, mânate de la spate de păstori pricepuţi. De o parte şi de alta, tinerii vânau cu câinii sau rămâneau intenţionat în urmă pentru a se lua la întrecere, galopând înapoi spre grosul masei mişcătoare. Convoiul înainta răsfirat pe mai mulţi kilometri în toate direcţiile, fiind ţinut laolaltă numai de şirul lung şi subţire al cămilelor de povară[23]. Prozatorul englez Thomas De Quincey a fost atât de impresionat de exodul kalmâcilor, încât a scris o povestire în care întoarcerea lor este descrisă ca un episod deopotrivă maiestuos şi primordial: „În ţelul unic care uneşte miile de voinţe şi în înaintarea oarbă, dar nu haotică, spre o destinaţie atât de îndepărtată există ceva ce aminteşte de instinctele atotputernice care le cer rândunicii şi lemingului să migreze sau de invazia nimicitoare a lăcustelor"[24]. (Prejudecăţile lui De Quincey nu erau cu nimic diferite de cele ale grecilor faţă de sciţi sau ale ruşilor faţă de vecinii lor nomazi din sud.)

Pe la mijlocul lunii ianuarie, ştirile despre migraţia în masă a kalmâcilor au ajuns la Sankt-Petersburg. De teamă că supuşii ei s-ar fi putut alătura unei puteri străine, Ecaterina a ordonat oprirea exodului, iar un detaşament de dragoni şi cazaci a primit misiunea de a-i pune capăt. Însă până în primăvară, când s-au încheiat pregătirile de plecare, kalmâcii erau deja departe, iar trupele care porniseră în urmărirea lor, prost aprovizionate în comparaţie cu kalmâcii care îşi purtau hrana cu ei, nu i-au mai putut ajunge. Urmăritorii erau însă o problemă minoră. Coloana kalmâcă trebuia să facă faţă atacurilor repetate ale unor triburi nomade inamice, în special kazahii, care doreau să se răzbune pentru jafurile repetate. (Alături de kalmâci călătoreau în jur de 1.000 de kazahi, luaţi prizonieri cu un an înainte[25].)

După o bătălie sângeroasă împotriva kazahilor undeva la graniţa cu China, Ubaşi Han a deschis drumul supuşilor săi spre păşunile strămoşeşti. Ecaterina i-a cerut împăratului chinez să-i expulzeze pe kalmâci, dar a fost refuzată, pe motiv că aceştia acceptaseră suveranitatea Dinastiei Qing din proprie iniţiativă[26].

Împăratul i-a transformat imediat în trupe de frontieră, funcţie pe care o îndepliniseră de altfel şi sub Ecaterina. Numărul lor scăzuse însă foarte mult. Două treimi pieriseră în cele opt luni petrecute pe drum[27]. Supravieţuitorii „atinseseră culmea mizeriei", după cum afirma un martor[28].

Dar nu toţi kalmâcii s-au reîntors în China. Naturalistul rus Peter Simon Pallas număra în jur de 8.229 de corturi şi, probabil, aproximativ 50.000 de oameni pe malul vestic al Volgăi, pe teritoriul actual al Republicii Kalmâce din cadrul Federaţiei Ruse[29]. Unii puteau fi zăriţi chiar şi pe lângă Nistru. Aceştia erau „kalmâcii" – fie kalmâci adevăraţi, fie nogai luaţi drept kalmâci – pe care îi întâlniseră Ségur şi Iosif al II-lea. Călătorii de mai târziu aveau să vadă în puţinii nomazi veritabili ce mai trăiau în stepă apariţii picturale, locuitori ai unui peisaj sălbatic care, de bine, de rău, începuse să fie domesticit. Ségur s-a şi ales cu un suvenir, un băiat kalmâc pe nume Nagun – „cea mai originală figură de chinez din câte există" – dăruit de prinţul Potiomkin, pe care l-a învăţat să citească şi care a rămas cu el câtva timp, până când l-a abandonat, la întoarcerea în Franţa, ca pe un animal de companie ieşit din graţii[30]. Nagun era o raritate mai mare decât îşi putea imagina contele. Când ambasadorul Franţei a ajuns în vastele câmpii ce străjuiau Marea Neagră, oamenii stepei erau deja amintire.

Un anotimp în Herson

Sedentarizarea treptată a triburilor care populau stepa, apariţia unor oraşe şi ascensiunea Rusiei la rangul de putere regională i-au făcut pe negustorii europeni să stabilească legături comerciale cu noile porturi construite de-a lungul ţărmului nordic al Mării Negre. Deşi accesul vaselor europene era încă interzis, ele puteau înşela vigilenţa otomanilor arborând drapele ruseşti. Subterfugiul se dovedea profitabil nu numai pentru negustorii străini, ci şi pentru autorităţile ruse, căci navele şi echipajele sub pavilion rusesc puteau fi rechiziţionate în timp de război, o adevărată mană cerească pentru o marină ale cărei personal şi echipamente rămâneau încă inadecvate[31]. De la sfârşitul secolului al XVIII-lea, marea reintrase în circuitul comercial european şi, în cazul anumitor mărfuri, chiar mondial, pe care îl părăsise odată cu dispariţia coloniilor italiene în veacul al XV-lea.

Sub conducerea lui Potiomkin, ruşii au început să îmbunătăţească facilităţile portuare de la Herson, oraş situat la gurile Niprului, care va deveni sediul Amiralităţii ruse şi un mare centru comercial. Au fost construite depozite şi diferiţi comercianţi din Apus au fost invitaţi să se convingă de bogăţiile stepei

proaspăt cucerite, acum acoperită cu lanuri de grâu. În 1780, primul vas rusesc încărcat cu carne de vită sărată a ridicat ancora spre Toulon, stârnind curiozitatea comercianţilor occidentali[32]. Totuşi, la început negoţul era o treabă periculoasă, nu numai din cauza tensiunilor politice continue dintre Rusia şi Imperiul Otoman, ci şi pentru că existenţa într-un loc ce părea să se afle la capătul lumii era încă pândită de tot felul de riscuri. Anexarea Crimeei şi vizita ostentativă a Ecaterinei făcea aproape inevitabilă izbucnirea unui nou război cu turcii şi, în aceste circumstanţe, aspectele practice ale activităţii comerciale – închirierea navei şi angajarea echipajului, transportarea produselor pe mările neprimitoare şi negocierile cu autorităţile capricioase din strâmtori – puteau fi descurajante.

Unul dintre cei care cunoşteau în amănunt aceste pericole era Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph. Anthoine îşi datora averea şi numele faptului că fusese primul care făcuse afaceri în mod constant cu negustorii din oraşele de pe litoral. Ambiţia lui era să creeze un sistem de legături între porturile ruseşti şi Mediterana franceză, ce urma să aducă venituri importante statului, plasând Franţa în postura de unic intermediar între ţar şi restul lumii.

La începutul anilor 1780, Anthoine a fost însărcinat de guvernul francez şi de ambasadorul rus la Istanbul să evalueze oportunităţile comerciale între Rusia şi Franţa şi, dacă era posibil, să organizeze o expediţie care să plece de la Marsilia şi să se întoarcă în Franţa cu mărfuri ruseşti. El era chiar persoana potrivită pentru acest gen de iniţiative. Franţa trecea drept marele aliat al Rusiei în Europa Occidentală, iar susţinătorii lui Anthoine se bucurau de trecere la Versailles. Anthoine însuşi lucrase pentru una dintre cele mai mari firme de comerţ din Marsilia, Casa de Seimandy, şi fusese o vreme liderul comunităţii franceze din Istanbul[33]. Avea deci experienţa necesară în afaceri şi navigaţie, dar şi relaţii esenţiale în multe oraşe importante.

În aprilie 1781, Anthoine a făcut o călătorie de probă de la Marsilia la Herson, trecând prin mai multe porturi de pe ţărmul nordic al mării şi descoperind nenumărate oportunităţi comerciale. Partenerii săi ruşi fiind nerăbdători să înceapă afacerile, Anthoine a obţinut un împrumut de la guvernul francez pentru cumpărarea unui depozit la Herson. Guvernul i-a mai oferit o reducere de taxe vamale şi câteva nave cu tot cu echipaj, iar Ludovic al XVI-lea şi-a depus sigiliul regal pe blazonul casei sale comerciale.

La începutul anului 1784, Anthoine avea trei nave pregătite în portul Marsiliei. Sperând să primească şi alte favoruri din partea Ecaterinei, şi-a botezat vasele cu numele unor miniştri (şi, probabil, amanţi) ai împărătesei şi, pe un vânt favorabil, a plecat spre Herson, sub steagul Rusiei. Călătoria a fost lipsită de evenimente şi, spre sfârşitul verii, navele s-au reîntors la Marsilia încărcate

cu cânepă şi grâu, la care se adăugau mostre de ceară, miere, păr de porc şi ceai, ca posibile mărfuri pentru viitoare transporturi.

Afacerile lui Anthoine mergeau de minune. În anul următor, douăzeci de vase ancorau la Marsilia şi tot atâtea porneau spre Herson încărcate cu mărfuri franţuzeşti. În semn de recunoştinţă pentru activitatea sa de pionierat în comerţul cu Rusia, Anthoine a primit un titlu nobiliar. Graţie relaţiilor sale comerciale cu Marea Neagră, el şi copiii lui au intrat în cercurile selecte ale înaltei societăţi franceze sub numele de baron de Saint-Joseph.

Între timp însă, furtuna era pe punctul să izbucnească. Herson era un loc groaznic, care, în ciuda încercărilor disperate ale autorităţilor ruseşti de a-l transforma într-un centru comercial înfloritor, era condamnat de însăşi poziţia sa geografică. Oraşul crescuse pe malul abrupt al Niprului, chiar în locul în care fluviul se desfăcea într-un estuar cu multe canale. În iulie şi august, căldura şi aerul încins deveneau de nesuportat, iar ochiurile de apă stătută, lăsate în urmă de inundaţiile verii, provocau molime. În anul 1787, doi dintre fraţii lui Anthoine, care i se alăturaseră în afaceri, au căzut la pat şi au murit. „Hersonul semăna cu un vast spital", îşi amintea el. „Nu vedeai decât morţi şi muribunzi."[34]

Politica internaţională începea şi ea să-şi spună cuvântul. Otomanii deschiseseră Marea Neagră comerţului extern, dar negustorii depindeau de bunăvoinţa sultanului pentru a putea trece prin Bosfor şi Dardanele. Nu de puţine ori turcii considerau că unele corăbii depăşeau cantitatea maximă de mărfuri admisă şi sechestrau încărcăturile la Istanbul. Şi mai erau şi englezii. Ceea ce Anthoine numea *la jalousie anglaise* – dorinţa Angliei de a-i împinge pe ruşi într-un război cu otomanii, de a bloca expansiunea Franţei pe mare şi de a încheia un acord comercial preferenţial cu Istanbulul – însemna că pericolul confruntării între cele două imperii mijea în permanenţă la orizont.

În vara lui 1787 probabilitatea s-a adeverit. Încercând să smulgă Crimeea Rusiei, otomanii au declanşat al doilea război împotriva Ecaterinei. Anthoine a fost prins la mijloc. O parte dintre vasele sale erau pe mare atunci când au izbucnit ostilităţile şi au căzut rapid în mâna turcilor. Doar câteva au reuşit să ajungă cu bine la Marsilia. La sfârşitul războiului, în 1792, Anthoine şi-a redeschis pentru scurtă vreme birourile din Herson, dar lucrurile nu mai mergeau cum trebuie. Bolile care bântuiau locul şi lipsa de interes a puterilor europene de a face afaceri aici pledau pentru mutarea operaţiunilor în altă parte. (Amiralitatea s-a şi mutat la Nikolaev, în 1794.) Până la urmă, haosul declanşat de războaiele Franţei revoluţionare şi embargoul instituit de Ecaterina asupra mărfurilor franceze ca răspuns la preluarea puterii de către gloata pariziană l-au forţat să renunţe. S-a reîntors la Marsilia, devenind mai târziu primarul

oraşului, şi a scris o carte de amintiri despre aventurile sale în Rusia, intitulată *Eseu istoric despre comerţul şi navigaţia pe Marea Neagră.*

Cartea lui Anthoine este una dintre mărturiile de primă mână despre pătrunderea comerţului internaţional în zonă şi despre starea noilor posesiuni din sud ale Rusiei sub Ecaterina. Volumul a circulat intens în rândul călătorilor şi diplomaţilor din epocă, fiind considerat un ghid serios nu numai al coastei de nord, ci şi al modului cum trebuiau derulate afacerile cu Rusia imperială în Marea Neagră, cu atât mai util cu cât, la începutul secolului al XIX-lea, comerţul cu Mediterana începuse să se dezvolte vertiginos. Cu toate acestea, lucrarea era mai puţin preţuită pentru anecdotele savuroase sau descrierile facilităţilor portuare, cât pentru hărţile superbe prinse între pagini.

Pe când îşi punea la punct detaliile călătoriei, Anthoine găsise cu greu hărţi precise ale regiunii, fiind nevoit să se bazeze pe unele realizate într-o perioadă când adâncimile şi posibilităţile de ancorare erau încă insuficient cunoscute[35]. El i-a cerut lui Jean Denis Barbié de Bocage, un talentat cartograf care lucra la Ministerul de Externe francez, să-i facă o hartă fidelă. Rezultatul a fost o suită de gravuri extraordinar de detaliate, care se bazau pe cele mai noi rapoarte ale Amiralităţii ruse. Una prezenta navigaţia continentală în Rusia europeană şi Polonia, o realizare remarcabilă, încă uimitoare prin fineţea detaliilor, ce punea în evidenţă râurile din vestul imperiului. Alta arăta rutele comerciale terestre între Marea Neagră şi nordul Europei. O alta înfăţişa cataractele de pe Nipru, pe care negustorii le ocoleau de mai bine de o mie de ani şi care apăreau acum clar descrise şi artistic prezentate.

Nu e greu de înţeles de ce Anthoine se oprise la Barbié: cartograful avea deja experienţă în desenarea Mării Negre. În anii 1760 fusese angajat de un iezuit să realizeze o serie de hărţi menite să ilustreze o călătorie imaginară din sudul Rusiei – „Sciţia", cum o numea prelatul – spre toate vestigiile Greciei clasice[36]. Cartea al cărei ilustrator devenise Barbié (un bestseller al epocii) îi aparţinea abatelui Barthélemy şi era povestea unui barbar pe nume Anacharsis care caută civilizaţia dincolo de ţărmurile pontice. Pe hărţile desenate de el, bătrâna Sciţie a lui Anacharsis se suprapune cu noua Rusie imperială – o Sciţie din care dispăruseră aproape cu totul pitoreştile figuri pastorale, dar care mai era încă fascinant de sălbatică pentru mulţi întreprinzători, călători şi militari ce începeau să exploreze marea şi împrejurimile ei.

Contraamiralul Djons

La data la care Anthoine începea să facă afaceri în Herson, marea era deschisă pentru vasele comerciale sub pavilion rusesc, dar nu şi pentru navele militare ruseşti. Victoriile din 1768-1774 şi apariţia unor negustori de genul viitorului baron de Saint-Joseph au produs o schimbare importantă. Epoca navigaţiei începuse cu mult timp înainte în Mediterana şi Atlantic, unde corăbiile de linie – vase mari cu mai multe punţi, catarge şi pânze pătrate – făceau parte din flotele europene de mai bine de jumătate de secol, dacă nu mai mult. Pe mările din est însă, ele erau încă o raritate. Sfârşitul primului război al Ecaterinei împotriva otomanilor a inaugurat o perioadă de schimbări monumentale.

Nave cu tot greementul au început treptat să înlocuiască galerele şi vasele mai mici nu numai în flota comercială, ci şi în marina militară, atât a Rusiei, cât şi a Imperiului Otoman. Conform înţelegerilor, flota rusă nu avea voie să treacă de gurile Niprului şi nici să iasă din rada Sevastopolului, dar, odată cu începerea celui de-al doilea război ruso-otoman (1787-1792), progresul a fost evident. Una dintre cele mai detaliate mărturii ale începutului epocii marilor vase cu pânze în regiune aparţine unui om pe care Anthoine ar fi putut să-l întâlnească, pe numele său Djons, contraamiralul marinei imperiale ruse.

Pavel Ivanovici Djons – sau John Paul Jones (1747-1792), cum este cunoscut pentru cei mai mulţi – era, desigur, căpitanul faimosului „Bonhomme Richard", eroul Războiului de Independenţă american şi părintele marinei americane. Mormântul său frumos decorat din capela Academiei Navale a Statelor Unite a fost vizitat cu pioşenie de generaţii întregi de cadeţi. În 1788, Jones a acceptat să li se alăture ruşilor în noul război împotriva sultanului, care îi ceruse ultimativ Ecaterinei să-şi retragă trupele din Crimeea şi să redea provinciei fostul ei statut independent. I se propusese comanda supremă a noii flote din Marea Neagră, care aştepta trecerea iernii în Herson şi Sevastopol. Jones se adăuga lungului şir de ofiţeri străini care luptaseră în marina rusă – începând cu elveţianul Lefort, care servise sub Petru –, dar, de vreme ce Statele Unite nu-şi constituiseră încă o flotă proprie, acceptase postul oferit de Ecaterina ca pe o ocazie ce nu trebuia ratată.

Jones a ajuns la Herson în primăvara anului 1788 şi a găsit forţele ruseşti în degringoladă. Flota pierduse mai multe vase într-o furtună cu o toamnă înainte şi era alcătuită din câteva nave ancorate la Sevastopol, la care se adăuga un detaşament din Herson. Jones a primit comanda escadrei din Herson, formată dintr-o duzină de vase cu pânze, inclusiv „Vladimir", nava-amiral. Toate celelalte vase, majoritatea bărci căzăceşti uşoare şi galere pe care fuseseră

montate tunuri – dintre care unele făcuseră parte dintre ambarcaţiunile folosite de Ecaterina în voiajul spre sud –, alcătuiau o flotilă creată de Samuel Bentham, fratele filozofului Jeremy Bentham, care se afla sub comanda unui alt mercenar, prinţul Charles de Nassau-Siegen. Deşi Jones era încredinţat că era conducătorul întregii flote a Mării Negre, autoritatea lui nu părea să treacă dincolo de propria escadă. Nassau primea ordine direct de la Potiomkin, comandantul suprem al forţelor terestre şi navale, iar flota de la Sevastopol era comandată de un contraamiral rus pe nume Voinovici.

Exercitarea actului de comandă şi poziţionarea flotei constituiau o problemă aparte pentru ruşi, din pricină că, aşa cum Jones a înţeles foarte repede, estuarul (*limanul*) Niprului urma să fie cheia întregii confruntări maritime. Detaşamentul său şi cel al lui Nassau nu puteau să se unească din cauza strâmtorii ce despărţea estuarul de mare. Două fortăreţe gemene priveau una spre cealaltă în trecătoarea îngustă. Cea de pe malul sudic, Kinburn, era deţinută de ruşi şi fusese unul dintre premiile câştigate la Kuciuk-Kainargi, iar cea de pe malul nordic, Oceakov, se găsea în mâinile otomanilor. Înspre mare, distanţa dintre ele era de doar trei kilometri. Strategiile trebuiau deci să ţină seama de conformaţia terenului. Ruşii erau nevoiţi să deschidă strâmtoarea, capturând Oceakovul; pentru otomani era crucial să o ţină închisă şi să asigure aprovizionarea trupelor aflate în fortăreaţă. Era limpede că turcii se aflau în avantaj. Forţele lor navale erau comandate de un singur om, talentatul amiral de origine georgiană Gazi Hasan Paşa. Chiar dacă forţele ruseşti s-ar fi unit, ar fi fost probabil covârşite atât ca număr, cât şi ca putere de foc de către otomani, deşi majoritatea navelor turceşti erau galere, şi nu vase cu pânze mai mari[37].

La sfârşitul lunii mai, flota otomană şi-a făcut apariţia şi ostilităţile au început. Jones şi Nassau s-au îndreptat spre ţărmul nordic al estuarului, încercând să rămână în linie cu forţele terestre comandate de unul dintre cei mai competenţi generali ai lui Potiomkin, Aleksandr Suvorov, care avansau cu dificultate. Timp de o lună, confruntările directe au fost puţine. Apoi, la sfârşitul lui iulie, a urmat bătălia decisivă. Navele otomane au pornit un atac frontal asupra liniilor ruseşti, dar avântul le-a fost retezat atunci când nava-amiral s-a împotmolit în apele puţin adânci ale estuarului. Din cauza vântului neprielnic, ruşii n-au putut să speculeze sincopa, fiind nevoiţi să aştepte până a doua zi pentru a contraataca. Era deja prea târziu, fiindcă nava lui Gazi Hasan Paşa fusese repusă în mişcare şi galerele ruse au trebuit să se întoarcă.

Flotila lui Nassau, în special bărcile căzăceşti înarmate cu tunuri, cu care turcii făcuseră cunoştinţă mai demult, s-a dovedit a fi arma cea mai eficientă împotriva galerelor otomane. Vasele turceşti au fost hărţuite şi incendiate, mai ales când rămâneau prinse în nisip. În noaptea de 17 spre 18 iunie, otomanii

au încercat să iasă din estuar, dar bateria rusească din Kinburn a deschis focul, obligând galerele să se apropie de ţărmul nordic, unde şi mai multe au rămas cu carenele înţepenite pe fundul apei. Dimineaţa devreme, bateriile plutitoare şi micile vase comandate de Nassau s-au apropiat şi au distrus în jur de cincisprezece ambarcaţiuni, inclusiv zece vase de mari dimensiuni. Pierderile otomane au fost considerabile : peste 1.500 de marinari luaţi prizonieri şi câteva sute de morţi, faţă de mai puţin de o sută de marinari ruşi ucişi sau răniţi[38].

Victoria le-a permis trupelor terestre să se concentreze pe luarea Oceakovului. În iulie, armata de uscat a început asediul, sub comanda lui Potiomkin, în vreme ce navele blocau aprovizionarea fortăreţei, strategie care a dat roade la începutul iernii, când garnizoana s-a predat şi întreg oraşul, împreună cu locuitorii săi, a fost trecut prin foc şi sabie. Mii de cadavre ale soldaţilor otomani, inclusiv ale soţiilor şi copiilor lor, au fost încărcate în căruţe şi aruncate la marginea estuarului îngheţat până în primăvara următoare[39]. Mai târziu, au căzut una după alta şi celelalte fortăreţe otomane – Akkerman şi Bender de pe Nistru, Chilia şi Ismail de pe Dunăre –, pe măsură ce trupele înaintau spre vest, iar flota de la Sevastopol îi împiedica pe turci să primească întăriri şi provizii.

Campania din estuarul Niprului era o experienţă cu totul diferită pentru Jones. În cea mai faimoasă bătălie la care participase în timpul Războiului de Independenţă, în septembrie 1779, reuşise să scufunde fregata britanică „Serapis" în largul coastelor din Yorkshire, ocolind-o cu o manevră ce îl derutase pe comandantul britanic şi descărcându-şi tunurile asupra catargelor. Zece ani mai târziu, în campania din 1788, în duelul dintre „Bonhomme Richard" şi „Serapis" dispăruse orice urmă de galanterie. Victoria depindea de capacitatea de a-i atrage pe otomani în apele puţin adânci, de a pândi momentul când se împotmolesc şi apoi de a le da foc şi a-i scufunda cu ajutorul „torţelor", cum le spunea Jones – de fapt, nişte dispozitive incendiare. După cum îşi va aminti mai târziu, era înspăimântător să-i vezi pe marinarii otomani, blocaţi pe vasele lor înţepenite, „măcelăriţi ca vitele"[40].

„Niciodată în viaţă", va scrie Jones, „n-am suferit mai multe insulte ca în această Campanie de la Liman, care aproape că mi-a adus sfârşitul"[41]. Relaţiile s-au răcit între Jones şi Nassau, care devenise favoritul şi al lui Potiomkin, şi al Ecaterinei. Ordinele lui Jones erau adesea ignorate de Nassau sau anulate de Potiomkin. Faimoasa comandă a întregii flote din Marea Neagră, despre care el credea că i se propusese de la început, nu i s-a mai dat niciodată. Chiar înainte de asediul fortăreţei Oceakov, a fost eliberat din funcţie şi rechemat la Sankt-Petersburg. Necazurile n-au încetat nici după întoarcerea în capitală. A fost acuzat că violase o fată prepubescentă (s-a apărat nu negând fapta, ci demonstrând că fata consimţise), iar vestea a scandalizat societatea petersburgheză. A reuşit

să evite Curtea Marţială şi să plece din Rusia numai fiindcă depoziţiile martorilor se băteau cap în cap. A părăsit deci imperiul dezonorat şi s-a stins la Paris, câţiva ani mai târziu, în iulie 1792.

Deşi nu avea cum să ştie, Jones participase la sfârşitul unei epoci. Bătălia de pe Nipru a fost ultima în care marina rusă era obligată să lupte în culisele Mării Negre. Căderea fortăreţei Oceakov a deschis drumul spre larg. De atunci încolo, confruntările navale dintre ruşi, otomani şi alte forţe au avut loc pe mare. În acelaşi timp, era ultima dată când galerele etajate au constituit unul dintre principalele instrumente de luptă. Bateriile plutitoare şi bărcile căzăceşti comandate de Nassau au fost, probabil, decisive în victoria ruşilor în estuarul Niprului. Vasele cu pânze din detaşamentul lui Jones erau aproape inutile în apele înguste şi puţin adânci. Pe mare însă, corăbiile de linie cu tot greementul şi mai apoi navele cu aburi blindate au devenit piesele de rezistenţă atât ale marinei ruse, cât şi ale celei otomane.

Epoca vaselor cu pânze s-a încheiat repede. Primele războaie ale secolului al XIX-lea – 1806-1812 şi 1828-1829 – au fost în mare măsură campanii terestre, în care trupele ruse au căutat să obţină trofeul cel mai râvnit: accesul la gurile Dunării şi, dacă nu s-ar fi opus puterile europene, Istanbulul şi strâmtorile. Chiar şi mai târziu, în timpul Războiului din Crimeea, singura confruntare importantă, cea de la Sinop din 1853, ar putea fi cu greu considerată o adevărată bătălie navală. Ruşii n-au făcut decât să distrugă flota otomană aflată în port. Călătorii care treceau prin regiune la sfârşitul secolului al XVIII-lea şi în mare parte din secolul al XIX-lea remarcau starea precară a corăbiilor, atât a celor ruseşti, cât şi a celor otomane, care erau prost echipate şi aveau la bord fie prea mulţi oameni, fie prea puţini. Nu era deloc neobişnuit ca o corabie nouă să ruginească în port fără să fi participat nici măcar la o singură bătălie.

La fel ca Jones, mulţi comentatori puneau degradarea celor două flote pe seama incapacităţii inerente a ruşilor şi a turcilor deopotrivă de a fi buni marinari, primii din cauza infatuării şi tiraniei, ceilalţi din cauza aplecării înnăscute a orientalilor spre delăsare. Motivul real era însă mult mai simplu. După campania din estuar din 1788, nici una dintre părţi nu o considera pe cealaltă o ameninţare navală demnă de luat în seamă. Ruşii erau superiori din punct de vedere tehnologic, dar turcii ştiau că, dacă lucrurile s-ar fi agravat, prietenii lor englezi le-ar fi sărit în ajutor. Şi, de vreme ce nici o altă putere nu se arăta la orizont, singura problemă fiind contrabandiştii din Caucaz şi piraţii laz din sud-est, tot ce aveau de făcut era să se îngrijească de fortificaţiile de pe coastă. Unul dintre marile obiective ale diplomaţiei europene până la Primul Război Mondial şi chiar după aceea a fost să se asigure că lucrurile rămâneau neschimbate.

Noua Rusie

Prin tratatul care punea capăt celui de-al doilea război al Ecaterinei împotriva Porţii, Imperiul Rus a obţinut controlul asupra întregului litoral nordic, de la Nistru până la fluviul Kuban, şi le-a smuls otomanilor recunoaşterea oficială a pierderii Crimeei. Câştigurile dobândite au fost consolidate şi mărite prin două războaie purtate de succesorii Ecaterinei. Ţinuturile dintre Nistru şi Prut, provincia cunoscută sub numele de Basarabia, au fost anexate la imperiu, iar diferite porţiuni din vechile regate ale Armeniei şi Georgiei au intrat sub suzeranitatea rusă. Rusia nu deţinea controlul doar asupra ţărmului nordic al mării, ci se erijase în protectoarea principatelor danubiene şi cotropise sudul Caucazului. În mai puţin de o generaţie, de la Tratatul de la Kuciuk-Kainargi (1774) până la Tratatul de la Adrianopol (1829), Ecaterina şi succesorii ei se apropiaseră foarte mult de obiectivul de a traversa marea şi a cuceri însuşi Constantinopolul. Departe de a mai fi o frontieră, coasta nordică şi regiunea adiacentă fuseseră transformate într-o provincie imperială, pe care administratorii au numit-o, cu optimismul sigur pe sine al tuturor constructorilor de imperii, Noua Rusie (*Novorossiia*).

Ecaterina încerca să recompună universul natural potrivit propriilor idei de raţionalitate şi ordine, pe care, asemenea multor monarhi luminaţi, le vedea întrupate în Antichitate. A descoperi sau chiar a inventa legături cu Grecia clasică devenise obsesia noii clase de administratori ai Noii Rusii. Vechile nume tătare ale coloniilor au fost abandonate şi înlocuite cu unele noi, derivate din rădăcini clasice. Centrul administrativ al Crimeei, Akmehet („Moscheea albă"), a devenit Simferopol („Oraşul căilor")[42]. Un sat de pe Nipru aflat în drumul tuturor inundaţiilor a fost botezat Herson (după Chersonesul Tauric, vechea colonie megarică din Crimeea) şi desemnat centru al comerţului rus şi, pentru o perioadă, sediu al Amiralităţii. Satului Ahtiar şi portului său protejat, situat lângă vechiul Chersones, li s-a spus Sevastopol („Oraşul august") şi au devenit cartierul general al flotei din Marea Neagră. Dintre toate oraşele din sud, doar Bahcisarai („Palatul-grădină) şi-a păstrat numele tătar, palatul hanului şi alte clădiri fiind conservate ca muzee ale splendorii orientale a unui suveran detronat. Însăşi Crimeea – de la *Krîm*, în tătară – a fost redenumită Tavrida, versiunea rusească a numelui grecesc al peninsulei.

Apariţia unor oraşe pe coasta nordică a modificat natura navigaţiei pe mare. Înainte, laturile patrulaterului Caffa-Trabzon-Sinop-Istanbul urmau liniile naturale dintre ţărmurile nordic şi sudic, o prelungire a drumurilor care traversau stepa spre nord şi spre est sau duceau către Persia prin Anatolia. Spre sfârşitul

secolului al XVIII-lea, rutele de pe apă au căzut în uitare. Adevăratul centru al comerţului – şi, din ce în ce mai mult, al vieţii urbane şi al culturii – nu se mai afla aproape, în Crimeea, ci se mutase spre vest, la gurile Niprului şi Nistrului – de fapt, avusese loc o revenire la statutul de care litoralul nordic se bucurase pe vremea coloniilor greceşti.

Explicaţiile acestor mutaţii sunt de natură strategică şi geografică. Caffa şi alte porturi din Crimeea fac mai de grabă parte din ţărmul sudic decât din cel nordic. Ele sunt separate de interiorul Crimeei printr-un lanţ de munţi, iar orientarea lor era în mod natural către Anatolia, şi nu către stepele din nord. Situaţia le convenea, bineînţeles, otomanilor, dar nu şi ruşilor, pentru care transportul produselor peste munţi cerea mult timp şi bani. De asemenea, porturile se aflau departe de alte puncte economice şi strategice, considerate extrem de importante pentru statul rus în secolele al XVIII-lea şi al XIX-lea – provinciile poloneze, Dunărea şi Balcanii –, şi erau descoperite în faţa unor atacuri otomane lansate din sud.

Noul centru de greutate a devenit Odessa, cel mai mare dintre noile porturi de la Marea Neagră. De mai bine de două sute de ani, acesta întruchipează perfect ideea oraşului imperial rusesc, şi pe bună dreptate. Odessa este primul exemplu al optimismului politic şi cultural care domnea, la sfârşitul secolului al XVIII-lea şi începutul secolului al XIX-lea, în teritoriile recent cucerite de ruşi, echivalentul sudic al construcţiei Sankt-Petersburgului cu un veac înainte. Populaţia sa, în plină creştere, atrasă din toate colţurile imperiului, din Europa Centrală şi din Orientul Apropiat, oglindea realitatea multietnică şi multireligioasă a Imperiului Ţarist, fiind mult mai diversă şi mult mai puţin rusească decât în cazul celor două capitale, Sankt-Petersburg şi Moscova. Odessa a şi rămas, de altfel, până la sfârşit, inima comercială, administrativă şi culturală a zonei ruseşti a Mării Negre, chintesenţa oraşului maritim imperial şi principalul centru de export al întregului imperiu.

Nimic nu anunţa însă destinul oraşului în vremea în care ruşii cucereau un biet târg tătărăsc plin de praf, numit Hagi-bei, în care trăiau nu mai mult de două mii de suflete. Portul nu părea prea atractiv, din cauza condiţiilor proaste de ancorare şi a expunerii la vânturile din est. Iarna, gheaţa putea bloca accesul săptămâni în şir. Totuşi, era cel mai important oraş fortificat de pe ţărmul nord-vestic al mării (fusese cucerit în 1789 de către José de Ribas, fostul adjunct al lui John Paul Jones) şi ocupa o ·elentă poziţie strategică între estuarul Niprului, Nistru şi Dunăre. În plus, nu era departe nici de Sevastopol, cartierul general al flotei. (Celelalte două forturi importante, Oceakov în estuarul Niprului şi Akkerman pe Nistru, prezentau dezavantaje serioase. Primul nu avea un port natural, în vreme ce ultimul nu permitea accesul navelor de mare tonaj din

pricina aluviunilor ce reduceau adâncimea apei.) În 1794, oraşul a fost rebotezat Odessa, după numele vechii colonii greceşti Odessus. Se pare că feminizarea numelui se petrecuse chiar la sugestia Ecaterinei.

Dezvoltarea oraşului se datorează influenţei exercitate de doi administratori talentaţi, ale căror mandate se întind pe o bună parte din secolul al XIX-lea. Armand, duce de Richelieu, a fost guvernator al provinciei Odessa între 1803 şi 1814, iar mai apoi guvernator general al întregului teritoriu al Noii Rusii. Statuia lui se află acum la capătul faimoaselor scări ce coboară în cascadă din oraşul de sus până în noul port. Richelieu era un descendent al marii familii de curteni şi oameni de stat francezi şi, asemenea lui John Paul Jones şi altora, se alăturase ca voluntar armatei ruse în timpul războiului ruso-turc, din spirit de aventură, dar şi pentru a scăpa de tribunalele revoluţionare din Franţa. În Rusia obţinuse un grad de ofiţer, iar după război, postul de administrator al noului oraş.

Richelieu a stat relativ puţin în fruntea oraşului – doar unsprezece ani –, după care s-a reîntors în patrie pentru a deveni prim-ministru după înfrângerea lui Napoleon. Cu toate acestea, impactul său asupra Odessei şi a întregii regiuni a fost imens. În numai zece ani, populaţia oraşului a ajuns la 35.000 de locuitori. Richelieu a fondat bănci, a înfiinţat un tribunal comercial, a construit străzi moderne şi a încurajat dezvoltarea tiparului, a teatrului şi a artelor în general[43]. Elanul său romantic a atras atenţia multora din afara imperiului. Este chiar posibil ca energicul administrator să-i fi slujit lui Byron drept model pentru Don Juan.

Succesorul lui Richelieu a fost tot un francez, contele de Langeron, al cărui mandat scurt a trecut, cum era şi firesc, aproape neobservat. I-a urmat Mihail Voronţov (guvernator general între 1823 şi 1845), omul datorită căruia Noua Rusie a devenit pe deplin o parte a imperiului în expansiune, cu Odessa perlă a coroanei. Absolvent al Universităţii Cambridge, Voronţov a pus bazele bibliotecii universitare şi a încurajat apariţia societăţilor de caritate. Tot lui i se datorează construirea celebrelor scări în cascadă (considerată în epocă o cheltuială iresponsabilă) şi realizarea planurilor pentru bulevardele maiestuoase de pe falezele care străjuiesc portul[44]. În timpul mandatului său, Odessa a primit statutul de port liber, scutit de taxe vamale. Când s-a retras, populaţia oraşului număra deja 78.000 de locuitori[45].

O altă realizare a lui Voronţov trebuie căutată mai la sud, în Crimeea. Odessa era inima administrativă a Noii Rusii, dar centrul militar se afla la Sevastopol, un simplu sat tătărăsc cucerit în 1783, însă fără îndoială un loc înzestrat cu un simbolism aparte. Sevastopolul se găseşte în imediata vecinătate a vechii colonii greceşti Chersones, unde Sfântul Vladimir s-a convertit la creştinism în secolul

al X-lea. Şi mai importante erau însă avantajele naturale ale acestei locaţii. Accesul spre portul adânc se făcea printr-un pasaj foarte îngust, de mai puţin de 1.000 de yarzi lăţime, care putea fi uşor închis în caz de pericol. Portul de formă alungită, înconjurat de faleze, era îndeajuns de adânc chiar şi lângă mal, ceea ce făcea ca navele să poată ancora fără teama de a eşua. Fără doar şi poate, cea mai bună protecţie naturală de pe întregul ţărm al mării şi, odată cu construirea fortificaţiilor şi instalarea bateriilor de coastă în anii 1820, a devenit centrul sudic al puterii navale ruseşti.

Cum de nu-şi dăduse nimeni seama până atunci de avantajele militare ale Sevastopolului? Un răspuns laconic ar putea suna astfel: pentru că nimeni n-avea nevoie de ele. Nici grecii, nici romanii nu intenţionau să creeze un avanpost naval pe coasta nordică, iar pentru bizantini, relaţia cu Chersonesul – oraş când ostil, când prietenos – depindea de atitudinea locuitorilor săi, şi nu de forţa militară. Pentru otomani, care deţineau prin aliaţii lor tătari controlul asupra întregii peninsule, nu era nici o afacere să investească aici, de vreme ce fluviile din nord – Donul, Niprul, Nistrul şi Dunărea – constituiau căi de atac mult mai plauzibile (de aici interesul pentru păstrarea fortăreţelor Azov, Oceakov, Akkerman şi Chilia). Abia odată cu apariţia noilor forţe navale devenise imperativă construirea unui port fortificat în Crimeea, astfel că, din vremea Ecaterinei, oraşul a ajuns cea mai importantă bază maritimă de pe întreaga coastă.

Naturalistul rus Peter Simon Pallas n-a avut multe de văzut atunci când, în anii 1790, a călătorit prin Noua Rusie. Oraşe altădată falnice zăceau în ruine, şi până şi promiţătorul port Sevastopol era cotropit de boală şi invadat de viermi-de-corăbii, care produseseră un adevărat dezastru la bordul vaselor ruseşti. Odessa era un loc mizerabil, înecat în praf, iar Hersonul fusese părăsit din cauza epidemiilor care îl bântuiau şi care îi uciseseră şi pe fraţii lui Anthoine în anii 1780[46].

Câteva decenii mai târziu, coasta era de nerecunoscut. Extinderea controlului rus asupra altor porţiuni din litoral a consolidat securitatea ţărmului nordic, în vreme ce accesul liber al navelor comerciale străine a dus la un trafic susţinut din şi înspre Mediterana. Odată cu deschiderea mării, căile maritime s-au dovedit mult mai ieftine şi mai la îndemână decât drumurile desfundate care duceau spre nord. Cum calea ferată a fost introdusă în Odessa abia în anii 1860, mărfurile erau transportate pe uscat în căruţe trase de boi, iar călătorii luau „poştalioanul", o trăsură acoperită şi strâmtă, trasă de perechi de cai ce se schimbau regulat în staţiile de poştă, care îi scutura îngrozitor[47]. În aceste condiţii, firesc că noile oraşe căutau spre mare legătura lor cu restul lumii.

Primele decenii ale secolului al XIX-lea au produs schimbări în mai multe domenii. La Taganrog, pe Marea Azov, a început să se dezvolte un profitabil comerţ cu vin importat din Marea Egee. Se spune chiar că prin vama de aici trecea mai mult vin decât prin toate celelalte vămi ruseşti la un loc[48]. Sarea extrasă din lacurile de pe malul nordic la Crimeei era exportată în Caucaz, Polonia şi chiar la Istanbul[49]. Unele oraşe pe care Pallas le văzuse în ruine începuseră să-şi revină. Caffa, distrusă de ruşi în timpul ultimului război împotriva otomanilor, era unul dintre ele. Populaţia lui majoritar greacă, tătară şi evreiască îşi reluase activitatea comercială, facilitată şi de linia maritimă directă cu Istanbulul, iar negustorii străini şi-au restabilit curând rutele comerciale cu oraşe ca Sinop, Trabzon şi unele centre de pe coasta caucaziană a mării[50]. Cândva abandonat, Hersonul a revenit şi el la viaţă. Malurile Niprului au fost îndiguite împotriva inundaţiilor, o inovaţie tehnică importantă, care a dus la eliminarea ochiurilor de apă stătută ce contribuiau vara la răspândirea epidemiilor. Portul rămânea în mare măsură nefolosit de când Amiralitatea se mutase la Nikolaev, dar fabricile care produceau frânghie sau alte obiecte necesare navigaţiei începuseră să prindă cheag[51]. (Până şi bătrânul baron Anthoine şi-a redeschis aici o mică afacere, printr-un intermediar[52].) „Aceste... oraşe", scria un vizitator britanic la 1802, „şi numeroasele sate ce-şi ridică fruntea într-un ţinut locuit înainte de bandiţi fără căpătâi sau cutreierat de hoarde rătăcitoare sunt acum pline de ruşi, tătari care au lăsat deoparte viaţa nomadă şi numeroşi colonişti, în special greci şi armeni, care au venit din provinciile otomane învecinate"[53].

Odessa era de departe oraşul cel mai impunător. Un dig a fost construit pentru a proteja navele de vântul din nord-est şi pentru a nu lăsa aluviunile aduse de Nipru să se depună în radă. După deschiderea mării pentru comerţul internaţional şi adoptarea regimului de porto-franco, portul, care putea adăposti 150 de vase, era dominat de pavilioane austriece şi britanice. Populaţia varia în funcţie de anotimp, fiind mai numeroasă odată cu venirea verii, când apăreau diferite convoaie din Polonia şi din centrul Ucrainei, dar numărul locuitorilor creştea constant. „Dacă ai putea să ignori cârdurile de israeliţi şi praful de pe străzi", suna comentariul unui căpitan de vas britanic în 1823, „prima impresie pe care ţi-ar lăsa-o oraşul ar fi favorabilă"[54].

„Israeliţii" şi alte popoare din diaspora erau însă chiar una dintre sursele dezvoltării rapide a oraşelor şi porturilor din Noua Rusie. Numărul ţăranilor vorbitori de limbi slave şi al cazacilor începuse deja să crească la sfârşitul secolului al XVIII-lea şi, într-un ritm mai accelerat, în secolul al XIX-lea, datorită unui program de colonizare a regiunilor de graniţă[55]. În acelaşi timp, mai multe guverne succesive au încurajat stabilirea în Europa Centrală a unor

imigranţi veniţi din provinciile poloneze sau din alte părţi. Concesii fiscale, scutire de serviciul militar, toleranţă religioasă, împrumuturi, loturi de pământ – toate acestea îi aşteptau pe cei care doreau să populeze stepa.

Încă de pe timpul Ecaterinei, statul încercase să atragă în stepă imigranţi vorbitori de limbă germană, în special menoniţi, pentru a forma gospodării şi a întemeia oraşe. Alţii, precum grecii şi armenii, s-au mutat din Crimeea ori au venit din diferite părţi ale Imperiului Otoman, atraşi nu numai de potenţialele avantaje economice, ci şi de posibilitatea de a trăi între graniţele unui imperiu guvernat de un monarh creştin, care îi privea cu bunăvoinţă. Evreii, supuşi unor restricţii draconice oriunde altundeva în imperiu, găseau aici o mai mare liberate de mişcare şi de acţiune.

Coloniştii străini au devenit cetăţeni ai Imperiului Rus, dar existenţa lor era în mare măsură separată de a ţăranilor slavi, tătari şi cazaci în mijlocul cărora trăiau. De-a lungul secolului al XIX-lea, călătorii vor fi impresionaţi de aspectul deosebit al acestor comunităţi, văzând mai ales în oraşele germanilor insule de civilizaţie pe o frontieră de curând încorporată într-un imperiu european. „Oraşul e bine organizat", scria un vizitator britanic despre una dintre marile colonii germane, „iar alimentarea cu apă proaspătă este o minunăţie".

> Biserica, şcoala şi alte câteva dintre cele mai importante clădiri sunt din piatră, restul din lemn. Străzile sunt străjuite de şiruri de copaci. Ni-i putem imagina pe bătrânii locului petrecându-şi după-amiezele aici, la umbra binecuvântată, trăgând din pipele umplute cu tutun cultivat chiar de ei, bând bere fermentată în butoaiele lor şi privind spre această lume mică şi veselă ca la nişte copii pe care tot ei i-au crescut[56].

Viaţa nu era nici pe departe atât de idilică pe cât şi-o imaginau unii, dar coloniile de acest fel au avut un impact considerabil asupra economiei regiunii. Populaţia număra deja un milion de oameni la sfârşitul mandatului de guvernator general al lui Richelieu, iar preţul pământului crescuse de zece ori[57]. Surplusul agricol se mărea rapid, într-o perioadă când în Europa Occidentală începea să scadă. Exporturile de grâu din coloniile Noii Rusii sau de pe latifundiile nobililor ruşi luau drumul spre Livorno, Genoa, Marsilia şi alte mari porturi din Apus. (Libera trecere a încărcăturilor de grâu era garantată prin Tratatul de la Adrianopol din 1829.) Eliminarea taxelor vamale la cereale în Anglia după 1846 a deschis accesul spre o altă piaţă importantă. În numai un deceniu, între anii 1840 şi 1850, exportul de cereale în Franţa şi Italia a crescut cu 25%, iar în Anglia de şapte ori. În porturile ruseşti acostau de trei ori mai multe nave decât înainte, uneori numărul lor fiind chiar mai mare. Deja în 1853, mai

mult de o treime din exporturile Rusiei treceau prin Marea Neagră[58]. Însă odată cu înmulţirea reprezentanţelor comerciale străine, autorităţile ţariste au început să ia măsuri pentru a nu lăsa comerţul în mâinile negustorilor britanici şi francezi, adoptând o serie de legi ce permiteau activităţile de brocheraj numai ruşilor şi întărind astfel pe coastă poziţia minorităţilor care acţionau în mod tradiţional ca mijlocitori, cum erau grecii, evreii şi armenii.

Spre mijlocul secolului al XIX-lea, Noua Rusie nu mai însemna doar o simplă periferie politică şi culturală, ci era tot mai mult o parte integrantă a Imperiului Rus, guvernată de administratori imperiali capabili şi populată de ţărani ruşi şi ucraineni, colonişti şi negustori străini şi tătari, cei mai mulţi sedentari şi din ce în ce mai puţini seminomazi. Vasele cu pânze ajungeau din Crimeea sau de la Odessa până în strâmtori în trei zile, navele cu aburi doar într-o zi şi jumătate, şi de acolo porneau mai departe spre marile porturi din sudul Europei şi de la Atlantic[59]. Mai exista totuşi o frontieră vizibilă în această lume şi, fie că soseau cu vaporul, pe cal sau în căruţă, călătorii ajungeau să o cunoască pe îndelete. Trecerea ei însemna de regulă să rămâi zile sau chiar săptămâni în izolare, să fii căutat de păduchi, consultat, nevoit să mituieşti în stânga şi-n dreapta. Întâlnirea dintre stepă şi mare nu mai reprezenta o frontieră culturală, ci una epidemiologică.

Febră, friguri, lazarete

Ciuma – nume generic pentru tot felul de boli provocate de bacterii – era cunoscută în zona mării începând cu secolul al XIV-lea şi poate chiar mai devreme, iar efectele ei s-au făcut simţite şi în timpul expansiunii ruse[60]. Marea epidemie de ciumă care a izbucnit la Moscova în 1771 a fost provocată, probabil, de soldaţii care se îmbolnăviseră în timpul primului război dus de Ecaterina împotriva turcilor. Războaiele din 1806-1812 şi 1828-1829 au fost de asemenea urmate de epidemii pustiitoare, care au răvăşit Noua Rusie şi estul Balcanilor. Odată cu apariţia noilor porturi, una dintre problemele cele mai presante a devenit aceea de a opri răspândirea flagelului din Anatolia şi Imperiul Otoman, unde boala apărea frecvent şi răspunsul autorităţilor era inadecvat, prin inspecţii detaliate ale bunurilor şi persoanelor la intrarea în oraşe.

După primele apariţii ale ciumei în vestul Europei, au fost create şi primele sisteme finanţate din bani publici pentru a stopa extinderea epidemiei. Deşi cauzele bolii şi mecanismele de răspândire rămâneau obscure, s-a descoperit destul de repede că izolarea celor infectaţi – de obicei, pentru intervalul biblic de patruzeci de zile, de unde şi termenul francez *quarantine* – ducea la stingerea ei.

Persoanele contaminate mureau, iar ceilalţi scăpau. Prima carantină a fost instituită la Veneţia în anul 1403, iar la scurtă vreme au fost deschise stabilimente similare şi în alte porturi mediteraneene, printre care Genoa şi Marsilia.

Vor trebui să treacă încă patru secole pentru ca sistemul carantinei să fie introdus în regiunea Mării Negre. Absenţa comerţului internaţional pe scară largă până spre sfârşitul secolului al XVIII-lea nu impunea aplicarea unor măsuri de prevenire a răspândirii epidemiilor la distanţă. Abia după ce ruşii au cucerit ţărmul nordic şi relaţiile cu Mediterana au fost restabilite s-a simţit nevoia adoptării şi aici a sistemelor de carantină. (Înainte, marea barieră împotriva ciumei se afla la frontiera dintre Imperiile Otoman şi Austriac, care trecea pe la graniţa Croaţiei de astăzi şi prin centrul României.)[61] Chiar şi aşa, odată cu izbucnirea flagelului, primul impuls era fie încercarea de a uşura suferinţele bolnavilor – marele reformator britanic al sistemului penitenciar John Howard a murit la Herson în 1790, pe când încerca să ajute o femeie –, fie, după obiceiul medieval, acela de a da vina pe evrei[62]. Mai târziu se va vedea că dezvoltarea contactelor între porturile ruseşti şi Marsilia, iniţiate de Anthoine, aducea şi alte avantaje decât cele comerciale. În secolul al XVIII-lea, Marsilia deţinea cel mai sofisticat sistem de carantină din Europa, şi tocmai acest model a fost reprodus pe scară largă în Noua Rusie.

Sistemul marseiez se baza pe cinci principii de bază: izolarea tuturor vaselor care se pregăteau să intre în port şi examinarea lor preliminară; determinarea condiţiilor medicale din portul de îmbarcare; evaluarea posibilităţilor de infectare în portul de origine sau pe drum; segregarea strictă de restul populaţiei a persoanelor şi bunurilor nou-venite; separarea în continuare a pasagerilor infectaţi de cei care nu dădeau semne de îmbolnăvire[63]. Toate navele care veneau din Levant sau din alte zone suspecte erau obligate să ancoreze în afara portului. Prin intermediul unei pâlnii, un oficial local cerea informaţii privind portul de origine, numele vasului şi al căpitanului, tipul încărcăturii şi certificatul de sănătate. Acesta din urmă era un document emis în portul de îmbarcare de consulul francez ce atesta condiţiile de pe navă, document de a cărui obiectivitate diplomatul răspundea cu viaţa. Certificatul de sănătate proba una dintre următoarele situaţii: că atât portul, cât şi vasul nu erau infectate (*patente nette*); că nava părea sănătoasă, dar portul era suspect (*patente touchée*); că portul era cuprins de ciumă, iar vasul era şi el suspect (*patente soupçonée*); că şi portul de plecare, şi nava erau infectate (*patente brute*). Navele ce primeau primele două tipuri de certificate erau conduse la intrarea în port, unde mai avea loc un interogatoriu, după care se decidea necesitatea carantinei. Cei cu certificate *soupçonée* şi *brute* erau imediat conduşi la carantină sau lazaret (termen derivat după numele biblicului Lazăr).

Pe lângă certificatul de sănătate, durata izolării depindea de mai mulţi factori. O încărcătură de bunuri despre care se credea că răspândesc ciuma, cum ar fi lâna, bumbacul şi alte fibre, precum şi pielea şi blănurile, trimitea aproape sigur vasul în carantină. Portul de îmbarcare conta şi el. Se considera că vasele din Maroc sau Egipt prezintă riscuri minime, dar cele care veneau din Istanbul sau din porturile de la Marea Neagră erau nevoite să rămână un ciclu complet de patruzeci de zile în carantină, la care se adăugau trei săptămâni în aer liber pentru orice tip de marfă, indiferent de tipul de certificat şi natura încărcăturii.

După ce autorităţile dispuneau instituirea carantinei, vasul era ancorat în dreptul lazaretului, situat pe o insulă nu departe de portul Marsiliei. Două nave de coastă împiedicau legătura cu exteriorul. Hrana le era trimisă marinarilor la bord cu nişte prăjini lungi, iar echipajul era obligat să raporteze orice semn de boală. Pasagerii puteau să rămână pe vas sau să debarce în lazaret, care era înconjurat de garduri înalte şi şanţuri cu apă. Înainte de a intra, tuturor, inclusiv bagajelor pe care le duceau cu ei, li se administrau fumigaţii, urmate de un interogatoriu, după care erau îndrumaţi fie spre zona bolnavilor, fie spre locul unde locuiau nou-veniţii ce păreau sănătoşi. Camerele erau confortabile, dar mult prea puţine, fiind dotate cu paturi de fier şi cămine. Vizitele nu erau permise, însă prietenii şi rudele puteau conversa cu cei aflaţi în carantină strigând peste şanţul împrejmuitor. O persoană bolnavă de ciumă era obligată să rămână în lazaret douăsprezece săptămâni, îndeajuns cât să moară. După aceea corpul era scos cu nişte cârlige lungi de fier şi aruncat într-o groapă comună. În cameră se făceau apoi fumigaţii, pereţii erau văruiţi şi locul era aerisit timp de o lună.

Autorităţile din Marsilia erau conştiente de corupţia care domnea în sistemul carantinei şi încercau din răsputeri să o elimine. Administratorul lazaretului era de regulă un negustor bogat, care cunoştea bine Orientul Apropiat. Erau preferaţi burlacii sau văduvii. Toată lumea, de sus până jos, era bine plătită, şi asta nu numai din cauza pericolelor la care se expunea personalul, ci şi pentru a reduce tentaţia de a lua mită de la cei care încercau să evite rigorile sistemului.

Lazaretul din Marsilia era unanim considerat cel mai bun din Europa. În Est, lucrurile stăteau puţin altfel. Scriitorul britanic Edmund Spencer scria în 1836 despre cum se aplicau regulile carantinei la Galaţi, port dunărean din Moldova aflat sub control rusesc :

> Mi s-a cerut paşaportul – o procedură absolut nouă pentru autorităţile cu care aveam de-a face –, l-am scos din buzunar şi l-am prins în cleştii lungi de câţiva yarzi, ofiţerul privind cu o profundă şi, mărturisesc, întemeiată oroare orice aparţinea

unui om care tocmai venea dintr-un oraş cuprins de ciumă [Istanbul]. Importantul document fiind găsit în ordine, am fost duşi sub escorta condusă de un general până în lazaret, unde fiecare obiect din bagaj mi-a fost supus operaţiunilor de fumigaţie. După ce medicul militar ne-a evaluat starea de sănătate, am fost condamnaţi la paisprezece zile de carantină, şi nu la douăzeci şi una, cum ar fi trebuit, datorită virtuţilor persuasive ale unui ducat[64].

Cum avea să descopere şi Spencer, sistemul nu funcţiona întotdeauna aşa cum fusese proiectat. Vasele erau oprite la intrarea în port de medicul militar, care ţinea legătura cu pasagerii şi echipajul prin intermediul unor prăjini sau cleşti lungi, dar, cum nu se putea şti care era situaţia în portul de îmbarcare (ruşii şi turcii adoptaseră sisteme de carantină diferite şi nu aveau consuli care să emită certificate de sănătate, ca francezii), singurul document solicitat era paşaportul sau un alt act de identificare. Uneori era de ajuns ca pasagerii să jure pe Noul Testament, pe Vechiul Testament ori pe Coran că nu au ciumă[65]. Navele ce veneau din porturile otomane intrau de obicei direct în carantină, pentru o perioadă stabilită de medicul militar şef după propriile capricii, nicidecum după vreo regulă prestabilită.

Viaţa în lazaret nu era nici pe departe atât de spartană ca la Marsilia. Călătorii cu dare de mână se puteau instala confortabil. La Odessa existau cafenele, restaurante şi chiar o sală de biliard pentru a-i scăpa pe cei aflaţi în carantină de plictiseală (şi de bani), toate deservite de lucrători care ieşeau şi intrau din lazaret după pofta inimii[66]. Călătorii de vază, cum ar fi diplomaţii sau prietenii oficialităţilor locale, erau uneori invitaţi în croaziere în jurul portului[67]. Cei care îşi permiteau să le plătească o „taxă" în plus oficialităţilor puteau să-şi reducă perioada de carantină sau să se mute lângă lazaret. Vizitatorii puteau pătrunde nestingheriţi înăuntru. În aceste condiţii, sistemul nu mai avea nici o noimă.

Totuşi, existenţa lazaretului era considerată un avantaj. Fără el, porturile decădeau. Dacă îl aveau, se puteau aştepta să prospere, ca prim loc de oprire pentru vasele ce se pregăteau să descarce sau să meargă mai departe, spre porturi mai mici. Declinul economic al oraşelor Nikolaev şi Herson la începutul secolului al XIX-lea se datorează în parte deciziei autorităţilor imperiale de a construi un lazaret la Odessa[68].

Lazaretul era o sursă de bogăţie personală. Pentru mulţi, tentaţia de a profita de pe urma unui sistem impus de stat era mai puternică decât teama de o boală despre care se spunea oricum că izbucneşte doar o dată la cincisprezece ani. Uneori, pentru medicii militari devenea profitabil să inventeze o epidemie imaginară. De exemplu, un inspector medical din Odessa era şi proprietarul

unui teatru faimos. În perioadele în care nu se prea vindeau biletele, doctorul se făcea că descoperă o teribilă boală infecţioasă în rândul nou-veniţilor şi îi trimitea în carantină. Cu banii câştigaţi din lazaret era onorat contractul unui mare actor[69]. Gravitatea „bolii" era un bun indicator al calităţii viitoarei stagiuni.

În ciuda corupţiei, scria Edmund Spencer, medicul militar era una dintre „stelele care anunţau răsăritul civilizaţiei europene" în porturile ruseşti[70]. Sistemul de carantină din Rusia, împreună cu atenţia mai mare acordată ciumei în porturile otomane, a dus într-adevăr la diminuarea epidemiilor. De fapt, spre mijlocul secolului al XIX-lea, acestea dispăruseră aproape cu desăvârşire. Ultimele epidemii semnificative au izbucnit în Bulgaria în 1840 şi în centrul şi estul Anatoliei în 1842, după care n-au mai fost semnalate decât episoade locale, cu o mortalitate mult scăzută[71]. Alte boli infecţioase importante – cum ar fi malaria pe ţărmul mlăştinos din nordul mării sau holera în întreaga regiune – mai creau încă probleme, dar, în ceea ce priveşte ciuma, sistemul de carantină, chiar şi imperfect, s-a dovedit până la urmă folositor.

Un consul în Trabzon

Mulţi dintre cei care ajungeau pe ţărmul nordic sau cel vestic erau impresionaţi de existenţa lazaretelor, care, chiar aşa imperfecte, le aminteau de sistemul european cu care erau familiarizaţi. În loc să găsească „tot felul de biserici şi clădiri ruso-greco-scito-tătare", cum scria un vizitator scoţian, occidentalii descopereau în Noua Rusie străzi bine proiectate, clădiri din piatră şi magazine ce-i duceau cu gândul acasă[72]. Pentru călătorii care veneau pe mare, nu pe uscat – unde înaintarea pe drumurile desfundate, în carele din lemn ce-ţi zdrobeau oasele, era un chin –, priveliştea era plăcută: porturile somnolente de pe Dunăre, rada febrilă de la Odessa, şantierele navale de la Nikolaev, anticele oraşe-port din Crimeea, toate legate între ele de o reţea de faruri bine întreţinute, despre care se spune că rivalizau cu cele britanice[73]. Schimbările afectau şi coasta de vest sau diferite oraşe din interiorul continentului, cum ar fi Bucureştiul şi Iaşiul, capitalele Ţării Româneşti şi, respectiv, a Moldovei, unde progresul era rapid. Călătorul britanic James Henry Skene a fost surprins să constate că gazda sa, prinţul Barbu Ştirbei, le putea servi invitaţilor săi mâncăruri surprinzător de civilizate:

> trufe de la Paris, stridii de la Constantinopol, fazan de la Viena, toate proaspete, aduse de curieri speciali, şi vinuri sublime: Riesling german din recoltele cele mai bune ale lui Metternich, vin roşu încălzit şi şampanie nu exagerat de frapată. Pe scurt, totul era aşa cum trebuie[74].

În nord şi vest, împrejurimile porturilor, ale oraşelor de pe malurile fluviilor şi ale celor de pe continent erau de multe ori atât de „aşa cum trebuie", încât călătorii erau încântaţi să descopere ceva autentic oriental. Anatole de Demidoff, geolog rus şi unul dintre cei mai celebri călători prin sudul Rusiei la începutul secolului al XIX-lea, nota la intrarea în fostul palat al hanului din Bahcisarai:

> Nu ne aflam nici la Viena, vesela capitală, nici la Pesta, mândra regină a tinerei Ungarii; nu eram nici pe Dunărea cu malurile ei inundate şi valurile înspumate, purtând molcom la vale vapoarele cu aburi, şi nici în Bucureşti sau Iaşi, oraşe pe care palidele instituţii ale Estului le-au lăsat fără culoare. Eram într-un perfect serai oriental, într-un palat desprins din nopţile Arabiei; păşeam pe pământ asiatic[75].

Bahcisarai era un loc interesant tocmai pentru că era neobişnuit, un muzeu al unei vieţi care dispăruse de mult de pe ţărmul nordic. Majoritatea centrelor urbane de pe coasta de nord şi cea de vest, de felul Odessei, care crescuse direct din stepă, erau apariţii noi, gândite de ingineri străini, având străzi perpendiculare şi clădiri realizate în stilurile în vogă în Europa Centrală. Până şi oraşele de lângă aşezările antice, cum erau cele din Crimeea, au fost reconstruite aproape în întregime, noile suburbii sistematizate înconjurând vechile citadele. Contrastul cu oraşele şi porturile din sud era frapant. Pe ţărmul sudic, oraşele au crescut organic deasupra aşezărilor antice, într-un amalgam de străzi şi case din piatră sau lemn revărsat dincolo de cetăţile bizantine. De multe ori, cele mai moderne clădiri erau cele construite în vremea genovezilor şi veneţienilor. Sistemele de comunicaţii din nord-vest şi sud-est erau la rândul lor foarte diferite. La mijlocul secolului al XIX-lea, Varna, pe coasta bulgară, era deja conectată prin telegraf cu Balaklava şi Sevastopol în Crimeea; o altă linie de telegraf pornea de la Simferopol şi ajungea la Galaţi, pe Dunăre. Ambele linii erau mai departe legate de Sankt-Petersburg, Paris, Londra şi Istanbul. Însă peste mare nu exista nici o linie între Sinop şi Trabzon sau între ele şi capitala otomană[76].

Diferenţele vizibile dintre cele două coaste se datorau în mare măsură viziunilor contrastante de care erau animate autorităţile celor două ţări şi abilităţilor pe care ele puteau conta. Transformarea litoralului nordic era expresia strategiei visate de conducătorii ruşi începând cu Petru cel Mare, şi anume dorinţa de a dezamorsa ameninţarea militară de la graniţa de sud a imperiului, de a avea acces la mare şi, în ultimă instanţă, de a-i alunga pe otomani din oraşul lui Constantin şi de a dobândi controlul asupra strâmtorilor. Odată cu creşterea cererii de cereale în vestul Europei, provinciile din Noua Rusie au găsit o piaţă de desfacere gata formată pentru produsele lor şi o comunitate de afaceri pregătită să stabilească legături cu oraşele în plină

expansiune de pe ţărmul nordic. În sud-est însă, situaţia era diferită. Chiar în perioada în care statul rus îşi lărgea frontierele, capacitatea guvernului de la Istanbul de a-şi menţine influenţa la nivel local în Anatolia începea să scadă.

Începând cu secolul al XVIII-lea şi într-o bună perioadă din secolul al XIX-lea, o mare parte a Anatoliei, inclusiv multe dintre porturile de la Marea Neagră, era controlată de derebeii semifeudali cărora nu le păsa prea mult de ce se întâmpla în jurul lor, şi cu atât mai puţin de sultan. Unii era despoţi binevoitori, care aveau grijă de propria populaţie, dar nu găseau motive suficiente pentru a dezvolta facilităţile portuare sau relaţiile comerciale dincolo de domeniile ce le aparţineau. Nici geografia nu le era de mare ajutor. La fel ca porturile din Crimeea, oraşele din sud erau legate în mod natural de ţinuturile de peste mare. Traversarea Anatoliei era dificilă, mai ales dacă drumul trecea pe domeniul vreunui stăpân ostil. După anul 1774, când porturile de pe litoralul nordic şi-au concentrat atenţia asupra comerţului orientat mai mult spre Mediterana şi mai puţin spre alte porturi din zonă, oraşele anatoliene şi-au pierdut partenerii de peste mare pe care puteau conta. Există şi o explicaţie mai simplă pentru izolarea porturilor din Anatolia: potrivit Tratatului de la Kuciuk-Kainargi, otomanii erau obligaţi să deschidă marea vaselor ruseşti, dar nu şi porturile lor. Abia în 1829 sultanul a fost de acord să permită accesul neîngrădit şi constant al navelor străine în porturile otomane de la Marea Neagră.

În Europa Occidentală, schimbările survenite pe coasta nordică au fost iniţial salutate ca o victorie a civilizaţiei asupra barbariei, ca o extindere a unui imperiu în plină ascensiune în nişte teritorii ce suferiseră multă vreme sub jugul otomanilor şi al vasalilor lor. Odată cu trecerea timpului însă, ambiţiile ruşilor au început să producă iritare, Rusia fiind percepută ca un imperiu rapace, foarte zelos şi din ce în ce mai sigur pe sine, ce ameninţa interesele puterilor europene.

Sub Ecaterina, cucerirea Noii Rusii şi a Crimeei fusese drapată în retorica misiunii emancipatoare şi civilizatoare asumată de un suveran creştin. Cei care îndurau opresiunea otomană urmau să fie eliberaţi de despotismul musulman şi supuşi politicilor raţionaliste ale unui imperiu european. Acest argument esenţial în favoarea expansiunii nu a fost abandonat nici după moartea Ecaterinei, dar ideea misiunii civilizatoare a fost surclasată de obiectivul strategic de a obţine controlul asupra mării. În 1801, Rusia a luat micul regat al Georgiei de Est sub protecţia sa. Ceva mai târziu, ea s-a erijat în protectoarea creştinilor vorbitori de limbă română din ţările dunărene, iar după aceea a început să aibă o influenţă tot mai mare şi asupra populaţiilor creştine din Balcani şi Orientul Apropiat. Ascensiunea Rusiei afecta direct interesele puterii care avea cele mai ambiţioase obiective strategice şi comerciale în regiune: Imperiul Britanic.

Pentru a-şi menţine avantajele comerciale în Levant, Anglia depindea de multă vreme de o relaţie privilegiată cu sultanii otomani. Mişcările Rusiei în zona Mării Negre erau privite cu îngrijorare nu în ultimul rând din cauza maşinaţiilor ruseşti în Estul mai îndepărtat, în Asia Centrală şi India, unde interesele britanice erau multiple. După un război între Rusia şi Persia, care a avut loc între 1826 şi 1828, ţarul a câştigat dreptul exclusiv de a naviga pe Marea Caspică. Temerea Londrei era aceea că, în cazul în care otomanii ar fi fost definitiv învinşi, ruşii ar fi câştigat acelaşi drept şi pe Marea Neagră[77]. Asta însemna deci că Rusia ar fi dictat termenii comerţului în nordul şi vestul mării, unde volumul tranzacţiilor britanice era întrecut doar de cel al austriecilor, şi ar fi putut controla accesul spre porturile otomane, ca de exemplu vechiul Trabzon, care se afla în partea cealaltă a mării faţă de Odessa, pe coasta de sud-est.

Trabzon decăzuse odată cu declinul rutelor comerciale spre Crimeea. Totuşi, era încă un oraş impresionant: călătorii povesteau despre aspectul spectaculos al zidurilor bizantine şi despre comunităţile vorbitoare de greacă răspândite în valea de dincolo de oraş, care păreau o rămăşiţă a fostului Imperiu din Trebizond. Cu toate acestea, în afara aluminiului şi cuprului extrase şi a recoltelor din văile mănoase, oraşul nu prea avea nimic de oferit. Ca şi Odessa cu câteva decenii în urmă, Trabzonul devenise interesant pentru ruşi, britanici şi alte puteri europene nu din cauza avantajelor naturale pe care portul le-ar fi prezentat, ci din pricina poziţiei sale, la capătul rutei terestre spre Persia.

Ruta Trabzon-Erzurum-Tabriz era cunoscută încă din Evul Mediu, dar începând cu secolul al XV-lea fusese în mare măsură abandonată. Eliminarea comerţului internaţional din zona Mării Negre după cucerirea otomană a pus capăt statutului de centru de tranzit de care se bucura portul Trabzon. Deschiderea pentru comerţ a mării în 1774 şi a porturilor otomane, ceva mai târziu, a pus iarăşi pe tapet posibilitatea de a reface ruta spre Persia, un partener curtat cu asiduitate atât de britanici şi francezi, cât şi de ruşi. Comerţul cu Persia prin Marea Neagră fusese activ încă înainte de anii 1820, deşi ruta urmată era una compozită. Mărfurile erau descărcate într-unul din porturile din Caucaz (în cele controlate fie de ruşi, fie de potentaţii locali), apoi transportate pe uscat, prin Georgia, la Tiflis, şi apoi, prin Armenia, până la Tabriz[78]. Drumul prin Trabzon era mult mai convenabil, fiind cu trei sute de kilometri mai scurt, ceea ce însemna zece zile mai puţin de călătorie[79]. În plus, pe măsură ce tensiunile politice dintre Imperiul Britanic şi Rusia începeau să se acutizeze din cauza competiţiei economice pentru Persia şi, mai grav, pentru Asia Centrală, britanicii aveau toate motivele să găsească o rută spre est care să nu treacă prin zona Caucazului, controlată de ruşi.

Ca atare, Marea Britanie era foarte interesată de viitorul Trabzonului. Astfel, politica britanică de-a lungul coastei de sud-est a urmărit generarea unei poziţii influente în politica locală a oraşului şi menţinerea unui traseu sigur pe mare până la Istanbul. Foarte curând, Foreign Office-ul a decis deschiderea la Trabzon a unui consulat permanent care să monitorizeze situaţia din oraş şi activitatea maritimă. În 1830, ambasadorul britanic pe lângă Înalta Poartă l-a numit pe James Brant, un tânăr diplomat, şeful primei misiuni consulare la Trabzon. Instrucţiunile pe care le-a primit noul consul demonstrează interesul Marii Britanii faţă de mişcările ruşilor în zona Mării Negre. „Recentele succese ale Rusiei şi extinderea dominaţiei sale în locul spre care te îndrepţi", îi scria Sir Robert Gordon, şeful său, referindu-se la deznodământul războaielor pe care ruşii le purtaseră între 1826 şi 1829 cu Persia şi Imperiul Otoman, „nu au avut un efect foarte mare asupra minţii locuitorilor, fie ei creştini sau mahomedani. Dorinţa mea este să încerci să cântăreşti natura acestui efect şi să-mi desluşeşti măsura în care el lucrează în răspăr faţă de interesele sultanului"[80]. Ambasadorul i-a cerut lui Brant să urmărească în special activitatea diverselor grupuri etnice din regiune (era important de văzut dacă, bunăoară, armenii şi populaţia laz nutreau simpatii faţă de Rusia), să constate influenţa politică a autorităţilor ruse în Trabzon şi să estimeze anvergura intereselor comerciale ruseşti în regiune.

Brant l-a ţinut la curent în mod regulat pe ambasadorul Gordon, redactând o serie de rapoarte anuale care înregistrează schimbările petrecute la Trabzon. La data când Brant era numit consul, sultanul începea deja să exercite un control tot mai mare atât asupra oraşului, cât şi a întregii regiuni înconjurătoare. Vechii derebei fuseseră eliminaţi de reformele centraliste ale lui Mahmud al II-lea, sultan între 1808 şi 1839, iar autoritatea era acum exercitată de un guvernator venit de la Istanbul. Aşa cum a sesizat Brant, schimbarea îi permitea sultanului să influenţeze direct activitatea portului şi să colecteze taxele vamale aplicate importurilor şi exporturilor realizate prin intermediul companiilor navale străine. Graţie influenţei pe care Marea Britanie o dobândise atât la Istanbul, cât şi la Teheran, companiile britanice erau bine plasate pentru a culege roadele deschiderii porturilor otomane faţă de străini.

Rapoartele lui Brant arătau că drumurile prezintă condiţii destul de precare şi că autorităţile nu sunt întotdeauna cooperante. Operaţiunile maritime britanice erau incomparabil mai mici decât cele derulate de alte ţări. În 1831, doar două vase britanice au intrat în Trabzon, în comparaţie cu paisprezece austriece şi zece ruseşti[81]. În timpul mandatului său însă, situaţia s-a schimbat radical. Extinderea autorităţii centrale asupra Anatoliei a pus capăt puterii exercitate de diferite notabilităţi locale, reunind provinciile otomane într-o singură ordine

administrativă. Introducerea unui sistem de carantină mai eficient a redus frecvenţa epidemiilor care blocau, la răstimpuri, aproape integral comerţul cu Persia. Apariţia liniilor de transport maritim deservite de nave cu aburi a micşorat durata călătoriilor spre Istanbul sau spre gurile Dunării, asigurând fluxul comercial chiar şi pe vreme rea. În vara anului 1836, nava „Essex" a fost prima ambarcaţiune engleză cu aburi care a ancorat la Trabzon, iar un an mai târziu un alt vas britanic deschidea o linie regulată cu Istanbulul. Austriecii, care exercitau pe Dunăre un monopol aproape total în domeniul transportului cu nave cu aburi, au lansat şi ei nu peste multă vreme o linie ce lega portul Trabzon de Viena[82]. La mijlocul anilor 1840, compania britanică P.&O. a inaugurat o linie directă între Trabzon şi Southampton[83]. În 1835, britanicii ocupau deja primul loc în privinţa numărului anual de vase comerciale ce ancorau la Trabzon[84].

Brent a părăsit oraşul în 1836, când a fost transferat la Erzurum. Rapoartele succesorilor săi documentează însă în continuare dezvoltarea rutei prin Trabzon şi importanţa vitală pe care portul o avea pentru comerţul britanic cu Persia. Mărfuri ieşite din manufacturile britanice, în special pânza de bumbac din ţesătoriile de la Manchester, şi produse din colonii, precum ceaiul sau zahărul, erau aduse cu navele britanice şi trimise apoi, pe cai sau cămile, la Tabriz. În sens invers, vasele erau umplute cu mătase persană şi alte ţesături, tutun (mai ales pentru piaţa din Istanbul), covoare şi fructe confiate. Trabzon era şi un important centru de aprovizionare pentru diplomaţii britanici din Tabriz şi Teheran. Cum se plângeau unii dintre ei, când portul era închis din cauza ciumei, a condiţiilor nefavorabile sau a vreunei paşale rebele, rămâneau fără porţia de sherry luată înainte de masă sau vin de porto pentru digestia de seară[85].

În primele decenii de după lansarea operaţiunilor comerciale britanice la Trabzon, portul a rămas unul dintre principalele centre de penetrare pentru negustorii europeni care ţinteau relativ extinsa piaţă persană. Mai târziu, după deschiderea Canalului Suez şi construirea liniilor de cale ferată ruseşti în Caucaz, importanţa oraşului va scădea drastic. Totuşi, în anii 1830 şi 1840, Trabzonul era încă cel mai important punct de legătură între Rusia şi Imperiul Britanic. Ruşii, care nu prea erau în graţiile sultanului, încercau din răsputeri să redeschidă ruta spre Persia prin Caucaz. Acest lucru însemna însă supunerea popoarelor din Munţii Caucaz şi care reprezentau o permanentă problemă de securitate pentru oraşele ruseşti de pe coastă şi pentru călătorii care se aventurau pe „calea militară" ce traversa zona muntoasă până la Tiflis. Îndelungatele războaie de frontieră i-au răpit Rusiei energia de a construi o rută alternativă la ruta care trecea prin Trabzon, iar blocada instituită de ruşi asupra coastei

Caucazului – în special pentru a stârpi contrabanda cu arme şi, mult mai important, cu sare din Imperiul Otoman către musulmanii din munţi – ameninţa în permanenţă să declanşeze un conflict internaţional. (În 1836, reţinerea de către ruşi a navei britanice „Vixen", care încerca să spargă blocada, a dus la o ruptură diplomatică, alimentând o suită de intrigi politice la Londra.) În cele din urmă, soarta Trabzonului, precum şi a coastei caucaziene şi chiar a întregii mări se va decide în contextul unei competiţii mult mai ambiţioase între Imperiul Britanic şi Imperiul Rus – este vorba de „Marele Joc" pentru cucerirea supremaţiei în Asia Centrală; un joc care va atinge punctul culminant pe ţărmurile mării.

Crimeea

Războiul din Crimeea a fost singurul conflict modern care a avut loc în mare măsură *pe* şi într-o măsură oarecare *pentru* Marea Neagră. Originea lui se află în rivalitatea tot mai puternică dintre Marea Britanie şi Rusia în Orientul Apropiat şi Asia Centrală, rivalitate alimentată de o combinaţie de ambiţie imperială, interese comerciale şi politică a frontierelor, oarecum similară cu tipul de relaţie existent între Rusia şi Imperiul Otoman. Miza era, în acest caz, însuşi viitorul Imperiului Otoman şi, prin extrapolare, controlul asupra strâmtorilor. Britanicii şi ruşii erau de acord că abilitatea sultanului de a-şi exercita autoritatea în propriile posesiuni era din ce în ce mai mică. Se impunea deci semnarea unui acord internaţional care să amâne prăbuşirea imperiului cât mai mult posibil şi care, împiedicând o confruntare violentă între puterile europene pentru diferitele fragmente ale imperiului defunct, să le dea timp marilor puteri să negocieze provinciile care le-ar fi revenit odată cu dezmembrarea statului otoman. O parte a înţelegerii era ca, pe timp de pace, Marea Neagră să rămână în continuare închisă pentru navele de război străine, aranjament confirmat de Convenţia Internaţională de la Londra privind regimul strâmtorilor Bosfor şi Dardanele, semnată în iulie 1841 de toate marile puteri europene.

Ca o ironie, în ciuda unei înţelegeri comune referitoare la viitorul Imperiului Otoman, codificată printr-un tratat internaţional, o mare conflagraţie avea să izbucnească în regiune după aproximativ un deceniu. Marea Britanie mai nutrea încă destule suspiciuni privind adevăratele intenţii ale ruşilor în Est. Indiferent de înţelegerile şi tratatele semnate, ţarul nu trecea la Londra drept un partener de negociere credibil. Ţarul Nicolae I venise la putere în 1825, în mijlocul unei tentative de lovitură de stat militară, revoluţia decembristă, iar acest episod avea să-i influenţeze percepţia evenimentelor de-a lungul întregii domnii. Adept al unor politici conservatoare sau chiar reacţionare, decis să apere achiziţiile

teritoriale ale predecesorilor săi în faţa unor ameninţări reale sau doar imaginate, Nicolae era obsedat mai ales ca nu cumva cei care încercau să profite de pe urma dezintegrării Imperiului Otoman să o facă pe socoteala Rusiei.

Conservatorismul înnăscut al ţarului se exprima şi în chestiunile religioase, religia fiind chiar scânteia care a dus la declanşarea războiului. Treimea ortodoxie-autocraţie-naţionalitate – cele trei componente ale ideologiei oficiale în timpul domniei lui Nicolae – afirma rolul central al Bisericii în viaţa socială, puterea absolută a ţarului ca suveran şi ataşamentul romantic faţă de poporul rus, precum şi faţă de toate popoarele slave, ca întrupare a idealurilor politice ruseşti. Nu peste multă vreme, aceste idealuri au ajuns să definească însăşi politica externă a Rusiei. În 1850, ţarul a intervenit într-o dispută izbucnită între clerul ortodox şi cel catolic pentru controlul asupra locurilor sfinte din Ierusalim. Nicolae le-a cerut autorităţilor otomane să dea câştig de cauză ortodocşilor, şi nu catolicilor, care se bucurau de susţinerea Franţei. Când sultanul a replicat că Rusia nu avea nici un drept să intervină (indiferent de ceea ce îi lega de Rusia, ortodocşii erau în ultimă instanţă supuşi otomani), ţarul a ocupat Moldova şi Ţara Românească şi a început să se pregătească serios de război.

Conflictul între ruşi şi otomani s-a declanşat în octombrie 1853, pe Dunăre, dar operaţiunile terestre au fost dublate de puţine bătălii navale. Teribila iarnă pontică, precum şi lipsa de informaţii despre dispunerea flotei inamice au făcut ca navele să se întâlnească doar întâmplător şi, chiar şi atunci, să evite confruntarea. Oricum, lupta decisivă a primei faze a războiului s-a dat la o lună după începerea ostilităţilor. Flota otomană, aflată sub comanda lui Osman Paşa, aştepta trecerea iernii în portul Sinop, instruindu-şi recruţii care fuseseră adunaţi în grabă de-a lungul verii. Flota rusească a părăsit pe nesimţite Sevastopolul, a traversat repede marea şi, la 30 noiembrie, se afla în dreptul portului Sinop. În lumina palidă a răsăritului, pe o ploaie rece de iarnă, amiralul Pavel Nahimov a ordonat celor şase vase de linie pe care le comanda să deschidă focul.

La fel ca luptele de pe Nipru, purtate în urmă cu aproape şaptezeci de ani, nici acest episod n-ar putea fi considerat o bătălie în toată puterea cuvântului. Navele ruseşti erau echipate cu ghiulele explozive, ceea ce a avut un efect devastator. În numai o oră, flota lui Osman Paşa pierea înghiţită de ape. Bateriile de pe coastă au fost distruse, iar oraşul, cuprins de flăcări. Mai mult de 3.000 de marinari otomani au fost ucişi şi însuşi Osman Paşa a căzut prizonier. În schimb, pierderile ruseşti se ridicau la doar treizeci şi şapte de marinari[86].

Atacul de la Sinop a fost uimitor nu numai pentru că flota otomană a fost spulberată, ci şi pentru că a demonstrat capacitatea ruşilor de a atinge rapid ţărmul sudic. Pentru a folosi expresia unui scriitor britanic, Sinop era, de fapt,

un „al doilea Gibraltar". Dacă Rusia şi-ar fi putut extinde controlul asupra lui – şi flota lui Nahimov demonstrase că putea –, ţarul ar fi tăiat marea în două, luând în stăpânire cele mai bune porturi naturale de pe ţărmurile de nord şi de sud, Sevastopol şi Sinop. Ar fi fost primul pas spre cucerirea Bosforului şi apoi chiar a Istanbulului[87].

După Sinop, la Londra şi la Paris nu mai exista nici o îndoială că Rusia nu urmărea doar contracararea Imperiului Otoman, ci distrugerea lui. În lunile următoare, guvernele europene au schiţat diferite planuri pentru a trimite flote în ajutorul otomanilor. În martie 1854, puterile aliate – Marea Britanie, Franţa, Austria şi, ceva mai târziu, Sardinia (care avea şi ea interese substanţiale în porturile de la Marea Neagră) – au intrat în război de partea sultanului.

Bătălia de la Sinop nu a dovedit numai superioritatea Rusiei faţă de otomani, ci şi dependenţa flotei ruseşti de vasele cu pânze, care nu puteau face faţă navelor cu aburi blindate prezente deja în număr mare în flotele din Europa Occidentală. Toamna, navele britanice şi franceze patrulau în dreptul coastei sudice, protejând porturile de un eventual atac al ruşilor. Pe uscat, trupele ruseşti şi otomane s-au întâlnit şi într-o parte, şi în cealaltă a mării, atât la Dunăre, cât şi în sudul Caucazului şi în estul Anatoliei, unde ruşii au cucerit fortăreaţa Kars, administrându-le astfel otomanilor o lovitură cumplită.

Adevăratul teatru de război era însă Crimeea, mai ales odată cu apariţia Aliaţilor în toamna anului 1854. Trupele au fost transportate prin Bosfor direct spre peninsulă. Navele aliate au blocat intrarea strâmtă în portul Sevastopol şi, nefiind în stare să spargă blocada, amiralii ruşi au ordonat scufundarea unei mari părţi a flotei, pentru a opri intrarea inamicului în rada interioară. Între timp, Aliaţii debarcaseră la Balaklava şi înaintau încet spre Sevastopol pe uscat. Asediul portului a durat unsprezece luni, timp în care artileria Aliaţilor a lovit încontinuu poziţiile ruseşti, producând pierderi teribile în rândul marinarilor transformaţi în trupe de uscat şi obligaţi să apere oraşul în prima linie. (Nahimov, eroul de la Sinop, s-a numărat printre victime.) Lev Tolstoi, pe atunci tânăr ofiţer de artilerie încartiruit în oraş, avea să descrie mai târziu tranşeele ruseşti în ultimele luni de asediu:

> Totul împrejur se prăbuşea cu zgomot. Pe pământul răscolit de explozii se găseau ici-colo grinzi sfărâmate, trupuri strivite de ruşi şi francezi, tunuri grele răsucite în tranşee de o forţă teribilă, pe jumătate îngropate în pământ şi amuţite pe vecie, proiectile, ghiulele, aşchii de grinzi, tranşee, cazemate şi iarăşi cadavre învelite în mantale albastre sau gri, care păreau scuturate de convulsii supreme şi care puteau fi zărite, din când în când, la lumina roşie a exploziilor ce răsunau în văzduh[88].

În cele din urmă, puterea de foc superioară a Aliaţilor, deficienţa sistemelor ruseşti de aprovizionare şi comunicare, dar mai ales epidemiile – tifosul a luat mai multe vieţi decât bombele şi gloanţele – au dus la înfrângerea ruşilor. În septembrie 1855, Rusia a evacuat Sevastopolul şi a scufundat tot ce mai rămăsese din flota Mării Negre. Deşi luptele se sfârşiseră, părţile s-au mai aflat oficial în război până în primăvara următoare. Alexandru al II-lea, care îi succedase ţarului Nicolae în timpul războiului, a fost obligat să accepte, în principiu, o situaţie pe care Aliaţii o creaseră *de facto*: desfiinţarea flotei ruseşti şi distrugerea fortificaţiilor de coastă şi arsenalelor navale. De atunci înainte, nici o navă de luptă, nici chiar cele aparţinând celor două puteri riverane, nu mai avea voie să intre pe această mare.

Războiul şi Tratatul de la Paris care i-a pus capăt au marcat sfârşitul unei epoci în zona Mării Negre. În termeni strategici, războiul a demonstrat hotărârea puterilor europene de a interveni în ajutorul otomanilor pentru a se asigura că nimeni, şi mai ales Rusia, nu va profita de slăbiciunea acestora. Statutul Dunării şi al Strâmtorilor a devenit, mai mult ca oricând, un subiect al dreptului internaţional, şi nu doar un rezultat al echilibrului de putere între două imperii aflate faţă în faţă pe ţărmurile opuse ale mării. Controlul asupra gurilor Dunării le-a fost în mod formal restituit otomanilor, dar, pentru a asigura libertatea navigaţiei, s-a creat o comisie internaţională. Intrarea în mare şi în strâmtori a fost interzisă oricăror nave de război, chiar şi celor ruseşti şi otomane, prevedere garantată de puterile aliate. Războiul a însemnat şi ultima mare bătălie din regiune în care au fost implicate vase cu pânze, finalul unei epoci pe care John Paul Jones o vedea născându-se în anii 1780. Bătălia de la Sinop reprezintă ultima încleştare între două flote de corăbii. Şi ruşii, şi otomanii au ieşit din război fără nici un vas şi au plănuit să repare această deficienţă până în anii 1870, dotându-şi armatele cu nave blindate propulsate de elice, puse în mişcare de forţa aburului.

Toate obstacolele din calea transportului pe Dunăre şi prin strâmtori fiind îndepărtate, războiul a dus la liberalizarea comerţului internaţional, deschizându-le efectiv occidentalilor lumea Mării Negre. Aventurile trupelor aliate în Crimeea au dat naştere unui val de literatură de succes. Se publicau istorii extraordinare adresate elevilor şi povestiri cu fete generoase ca Florence Nightingale, efuziuni romantice precum *Şarja cavaleriei uşoare* a lui Tennyson şi imnuri dedicate virtuţilor militare (şi curajului inconştient), dar şi analize sobre ale fortificaţiilor şi mişcărilor de trupe cuprinse în memoriile unor foşti ofiţeri britanici şi francezi. (Analizele vor fi testate peste mai puţin de un deceniu,

după izbucnirea Războiului Civil american.) O nouă specie de jurnalist, corespondentul de război, aducea acasă, cu ajutorul cuvintelor, grozăvia războiului şi eroismul celor care luptau, în vreme ce ilustratorii şi fotografii (alte profesii noi) furnizau imagini ale dezastrului.

Aceste publicaţii au stârnit destul interes pentru ca regiunea să cunoască în deceniile care au urmat războiului o adevărată avalanşă de turişti. Locul devenise de acum o destinaţie consacrată, un reper obligatoriu în itinerarele călătorilor în Orientul Apropiat, un univers îndeajuns de exotic pentru a intriga, dar şi suficient de civilizat pentru a pune la dispoziţie multe dintre binefacerile progresului. Curând, Crimeea avea să fie ţinta unei noi invazii : scriitori, artişti şi simpli călători grăbiţi să păşească pe ţărmurile primitoare, pentru a se pierde apoi în grădina Imperiului Rus.

Note

1. Denis Diderot, *Encyclopédie, ou Dictionnaire raisonnée des sciences, des artes et des métiers (1751-80)*, Friedrich Fromman Verlag, Stuttgart, 1966, articolul „Pont-Euxin".
2. Michael Khodarkovsky, *Russia's Steppe Frontier : The Making of a Colonial Empire, 1500-1800*, Indiana University Press, Bloomington, 2002, p. 8.
3. *Ibidem*, p. 17.
4. *Ibidem*, p. 22.
5. *Ibidem*, p. 223.
6. R.C. Anderson, *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, Liverpool University Press, Liverpool, 1952, pp. 238-239.
7. *Ibidem*, pp. 240-242.
8. Lucrarea de referinţă pentru încercarea de a construi un canal care să lege fluviile Volga şi Don rămâne John Perry, *The State of Russia Under the Present Czar*, Benjamin Tooke, Londra, 1716, republicată (Da Capo Press, New York, 1968). Perry era căpitan în marina regală şi consultant-şef în cadrul proiectului.
9. Louis-Philippe, conte de Ségur, *Memoirs and Recollections of Count Ségur, Ambassador from France to the Courts of Russia and Prussia*, 3 vol., H. Colburn, Londra, 1825-1827.
10. Ségur, *Memoirs and Recollections*, vol. 3, pp. 2-3.
11. *Ibidem*, pp. 18-19.
12. *Ibidem*, pp. 91-92.
13. *Ibidem*, p. 45.
14. *Ibidem*, p. 104.
15. *Ibidem*, p. 192.
16. *Ibidem*, pp. 45, 230-231.

17. Relatarea despre migraţia kalmâcilor se bazează pe Michael Khodarkovsky, *Where Two Worlds Met: The Russian State and the Kalmyk Nomads, 1600-1771*, Cornell University Press, Ithaca, 1992.
18. *Ibidem*, p. 225.
19. Peter Simon Pallas, *Travels Through the Southern Provinces of the Russian Empire, in the Years 1793 and 1794*, vol. 1, T.N. Longman, O. Rees *et al.*, Londra, 1802-1803, p. 117.
20. Henry A.S. Dearborn, *A Memoir of the Commerce and Navigation of the Black Sea, and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt*, vol. 1, Wells and Lilly, Boston, 1819, pp. 337-339.
21. Henry Augustus Zwick, *Calmuc Tartary; or a Journey from Sarepta to Several Calmuc Hordes of the Astracan Government; from May 26 to August 21, 1823*, Holdsworth and Ball, Londra, 1831, p. 87.
22. Pentru o estimare a mărimii întregii populaţii, vezi Khodarkovsky, *Where Two Worlds Met*, pp. 32-33, 232; articolul „Kalmuk", *Encyclopaedia of Islam*; Benjamin von Bergmann, *Voyage de Benjamin Bergmann chez les Kalmuks*, traducere de M. Moris, C. Cornillac, Châtillon-sur-Seine, 1825, pp. 21, 336-337, 400.
23. Descrierea mea se bazează pe relatările de mai târziu despre kalmâci ale lui Zwick, *Calmuc Tartary*, pp. 95-97.
24. Thomas De Quincey, *Revolt of the Tartars*, Longmans, Green, and Co., New York, 1896, p. 3.
25. Khodarkovsky, *Where Two Worlds Met*, p. 233.
26. Părintele Amiot, „Monument de la trasmigration des Tourgouths, à Pe-king, le 8 novembre 1772", în *Mémoires concernant l'histoire, les sciences, les arts, les mœurs, les usages, etc., des Chinois, par les missionnaires de Pekin*, vol. 1, Chez Nyon, Paris, 1776, pp. 405-418.
27. Khodarkovsky, *Where Two Worlds Met*, p. 234.
28. Părintele Amiot, „Extrait d'une lettre du P. Amiot, missionnaire en Chine, à M. Betin, Ministre et Secrétaire d'état, de Pe-king, le 15 octobre 1773", în *Mémoires concernant l'histoire, les sciences, les arts, les mœurs, les usages, etc., des Chinois, par les missionnaires de Pekin*, vol. 1, Chez Nyon, Paris, 1776, p. 422.
29. Pallas, *Travels*, vol. 1, p. 115.
30. Ségur, *Memoirs and Recollections*, vol. 3, pp. 166-167.
31. „Intelligence Relative to the Russian Naval Force in the Black Sea", Public Record Office, Londra (în continuare PRO), FO 95/8/9, ff. 485-486.
32. William Coxe, „Travels in Russia", în *Travels in the Northern Countries of Europe*, Londra, 1802, publicat de John Pinkerton (ed.) în volumul *A General Collection of the Best and Most Interesting Voyages and Travels in All Parts of the World*, vol. 6, Longman, Hurst, Rees, and Orme, Londra, 1808-1814, p. 890.
33. Vezi Georges Dioque, *Un Haut-Alpin à Marseille: Le Baron Anthoine, 1749-1826, du grand négoce à la mairie*, Société d'Etudes des Hautes-Alpes, Paris, 1991.
34. Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce et la navigation de la Mer-Noire*, ediţia a II-a, L'Imprimerie de Mme. Veuve Agasse, Paris, 1820, pp. 30, 228-229.

35. Vezi, de pildă, „Carte réduite de la mer Noire" a lui Bellin, din 1772, sau „First Part of Turkey in Europe" a lui Samuel Dunn, publicată în 1774. Anthoine trebuie să fi ştiut de harta lui Bellin, care descria zona din jurul Hersonului ca pe o „câmpie nelocuită" şi oferea date privind adâncimea numai pentru coasta de sud-est a Crimeei. Pe harta lui Dunn, Hersonul nici măcar nu apărea. Prima hartă rusească fidelă a cursurilor de apă ale imperiului, inclusiv a cataractelor de pe Nipru, avea să vadă lumina tiparului abia în 1801.
36. Jean Denis Barbié de Bocage, *Recueil de cartes géographiques, plans, vues et médailles de l'ancienne Grèce, relatifs au voyage du jeune Anacharsis, précédé d'une analyse critique des cartes*, Imprimerie de Isidore Jacob, Paris, 1817.
37. Anderson, *Naval Wars*, p. 319.
38. *Ibidem*, p. 327.
39. Sebag Montefiore, *Prince of Princes : The Life of Potemkin*, Thomas Dunne Books, New York, 2001, p. 414.
40. John Paul Jones, *Life of Rear-Admiral John Paul Jones*, Grigg and Elliot, Philadelphia, 1846, pp. 274-275.
41. *Apud* Samuel Eliot Morison, *John Paul Jones : A Sailor's Biography*, ediţie nouă, Naval Institute Press, Annapolis, 1989, p. 454.
42. Se spune că Potiomkin a ales Simferopolul drept capitală administrativă a Crimeei punându-şi prietenii să voteze pentru Akmescit sau Bahcisarai cu petale de trandafir în chip de buletine de vot. Vezi Coxe, *Travels in Russia*, vol. 6, p. 766.
43. Patricia Herlihy, *Odessa : A History, 1794-1914*, Harvard Ukrainian Research Institute, Cambridge, 1986, pp. 37-44.
44. William Symonds, *Extracts from Journal in the Black Sea in 1841*, George Pierce, Londra, 1841, p. 19.
45. Herlihy, *Odessa*, pp. 120-121.
46. Vezi Pallas, *Travels*. Aceşti viermi-de-corăbii vor constitui o problemă multă vreme, până la placarea carenelor cu foi de cupru.
47. Pentru o descriere plină de viaţă a călătoriei cu poştalionul prin stepa Mării Negre, vezi Laurence Oliphant, *The Russian Shores of the Black Sea in the Autumn of 1852*, ediţia a III-a, Redfield, Londra, 1854, republicată de Arno Press în 1970, pp. 104-109, 118-120.
48. George Matthew Jones, *Travels in Norway, Sweden, Finland, Russia, and Turkey ; Also on the Coasts of the Sea of Azov and of the Black Sea*, vol. 2, John Murray, Londra, 1827, p. 142. Apa foarte puţin adâncă a Mării Azov a împiedicat Taganrogul să devină un mare port. Vasele cu un pescaj mai mare de 12 picioare nu puteau intra pe această mare, iar când vânturile băteau dinspre nord-est adâncimea putea să scadă şi la 3 picioare în unele locuri.
49. Jean, baron de Reuilly, *Travels in the Crimeea, and Along the Shores of the Black Sea, Performed During the Year 1803*, Richard Phillips, Londra, 1807, inclusă în *A Collection of Modern and Contemporary Voyages and Travels*, vol. 5, Richard Phillips, Londra, 1807, p. 26.
50. Jones, *Travels*, vol. 2, pp. 219, 223.

51. *Ibidem*, pp. 295-300.
52. Dioque, *Un Haut-Alpin*, p. 185.
53. Coxe, *Travels to Russia*, vol. 6, p. 889.
54. Jones, *Travels*, vol. 2, p. 311.
55. Vezi Willard Sunderland, „Peasants on the Move: State Peasant Resettlement in Imperial Russia, 1805-1830s", *Russian Review*, vol. 52, nr. 4, octombrie 1993, pp. 472-485.
56. Oliphant, *The Russian Shores*, p. 94. Vezi şi Anatole de Demidoff, *Travels in Southern Russia, and the Crimeea; Through Hungary, Wallachia, and Moldavia, During the Year 1837*, vol. 1, John Mitchell, Londra, 1853, pp. 350-351; Xavier Hommaire de Hell, *Travels in the Steppes of the Caspian Sea, the Crimea, the Caucasus, &c.*, Chapman and Hall, Londra, 1847, pp. 76-81.
57. Herlihy, *Odessa*, p. 34.
58. Mose Lofley Harvey, „The Development of the Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance", teză de doctorat, University of California, Berkeley, 1938, pp. 100-101, 110, 124-126. Importurile erau mult mai mici faţă de cele care veneau pe rutele baltice sau pe uscat. Cifrele exprimă valoarea totală.
59. Reuilly, *Travels*, p. 72; Symonds, *Extracts from Journal*, pp. 13-14; Edmund Spencer, *Travels in Circassia, Krim-Tartary, &c.*, vol. 1, ediţia a III-a, Henry Colburn, Londra, 1839, p. 222.
60. Pentru o analiză originală a diferitelor tipuri de epidemii de ciumă apărute de-a lungul istoriei omenirii, vezi Samuel R. Cohn, Jr., „The Black Death: End of a Paradigm", *American Historical Review*, vol. 107, nr. 3, iunie 2002, www.historycooperative.org/journals/ahr/107.3/ah0302000703.html (27 mai 2003).
61. Vezi Daniel Panzac, *Quarantaines et lazarets: L'Europe et la peste d'Orient (XVII^e-XX^e siècles)*, Edisud, Aix-en-Provence, 1986.
62. Howard a fost îngropat în apropiere de Herson, dar există un monument în onoarea sa şi în Catedrala Sf. Paul din Londra. Se spune că, în timpul epidemiei din Odessa, ducele de Richelieu a ordonat expulzarea tuturor evreilor. Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece, etc., and of a Cruise in the Black Sea, with the Capitan Pasha, in the Years 1829, 1830, and 1831*, vol. 1, E.L. Carey and A. Hart, Philadelphia, 1833, p. 252.
63. Descrierea mea se bazează pe Christian Augustus Fischer, *Travels to Hyères, in the South of France, Performed in the Spring of 1806*, Richard Phillips, Londra, 1806, inclusă în *A Collection of Modern and Contemporary Voyages and Travels*, vol. 5, Richard Phillips, Londra, 1807, pp. 68-76.
64. Edmund Spencer, *Travels in the Western Caucasus*, vol. 2, Henry Colburn, Londra, 1838, p. 197. Pentru o descriere a sistemului de la graniţa ruso-persană din sudul Caucazului, vezi G. Poulett Cameron, *Personal Adventures and Excursions in Georgia, Circassia, and Russia*, vol. 1, Henry Colburn, Londra, 1845, pp. 4-8.
65. Demidoff, *Travels in Southern Russia*, vol. 1, pp. 279-280.
66. Slade, *Records of Travels*, vol. 1, p. 252.

67. Pentru o descriere a lazaretului din Odessa la 1841, vezi Symonds, *Extracts from Journal*, pp. 15-16.
68. Contele Terristori, *A Geographical, Statistical, and Commercial Account of the Russian Ports of the Black Sea, the Sea of Asoph, and the Danube*, A. Schloss and P. Richardson, Londra, 1837, pp. 22-23; Reuilly, *Travels in the Crimea*, vol. 5, p. 83.
69. Oliphant, *Russian Shores*, p. 230.
70. Spencer, *Travels in the Western Caucasus*, vol. 2, p. 197.
71. Daniel Panzac, *La peste dans l'Empire ottoman, 1700-1850*, Editions Peeters, Louvain, 1985, p. 507.
72. Vezi Cameron, *Personal Adventures*, vol. 2, p. 47, despre Harkov.
73. Slade, *Records of Travels*, vol. 1, p. 251. Cele unsprezece faruri sunt superb redate într-o hartă a lui T. González, „Carta particular de la costa setentrional del Mar Negro, comprehendida entre la embocadura del Rio Dniester al O. y Kerson al E.", Madrid, 1821.
74. James Henry Skene, *The Frontier Lands of the Christian and the Turk; Comprising Travels in the Regions of the Lower Danube in 1850 and 1851*, vol. 1, ediţia a II-a, Richard Bentley, Londra, 1853, p. 276.
75. Demidoff, *Travels in Southern Russia*, vol. 2, p. 16.
76. „Chart of the Black Sea and Surrounding Countries, Shewing the Telegraphic Lines Now Actually in Existence and Working and Those Contemplated", 20 februarie 1856, PRO FO 925/3556.
77. Slade, *Records of Travels*, vol. 1, p. 247n.
78. De fapt, ruta caucaziană lega oraşele Leipzig şi Tabriz, trecând prin Odessa şi Tiflis, iar în deceniile trei şi patru ale secolului al XIX-lea era în mare măsură controlată de negustorii armeni. Hommaire de Hell, *Travels in the Steppes*, p. 17.
79. „Trebizond and the Persian Transit Route", PRO FO/195/2474, f. 2.
80. Sir Robert Gordon către Brant (5 august 1830), James Brant Papers, British Library, Add. 42512, ff. 1-2 verso.
81. James Brant, „Report on the Trade at Trebizond", 15 februarie 1832, PRO FO 195/101.
82. „Report on the Trade of Trebizond for the Year 1835", 31 decembrie 1835, PRO FO 195/101, f.p.
83. „Trebizond and the Persian Transit Route", PRO FO/195/2474, f. 2.
84. „Report on the Trade of Trebizond for the Year 1835", 31 decembrie 1835, PRO FO 195/101, f.p.
85. John McNeill către James Brant, 1 noiembrie 1837, James Brant Papers, British Library, Add. 42512, ff. 47-48.
86. Anderson, *Naval Wars*, p. 580.
87. Edmund Spencer, *Turkey, Russia, the Black Sea, and Circassia*, George Routledge, Londra, 1854, p. 233.
88. „Sebastopol in August 1855", în Lev Tolstoi, *Sebastopol*, University of Michigan Press, Ann Arbor, 1961, p. 226.

„Mi-ar plăcea ca Europa să-i lase pe ruşi să bage puţin Turcia la apă – nu mult, ci doar atât cât să-ţi fie greu s-o mai găseşti fără o sondă de adâncime sau un clopot de scufundare."

Mark Twain (1867)

„Era o adevărată babilonie, cu pasageri reprezentând şi vorbind toate limbile orientale, printre care se amestecaseră şi câţiva europeni, fiecare cu costumul lui ciudat. Găseai turci de toate felurile, clasele şi vârstele, purtând pe cap fesuri de postav roşu; persani cu fesuri din lână de oaie vopsită în negru; albanezi cu fesuri de postav alb şi evrei cu turbane şi caftane ca pe vremea Scripturilor... Mai erau turişti englezi, nemţi şi francezi şi negustori de covoare în drum spre Persia şi Turkestan; o austriacă foarte grasă mergea să-şi vadă băiatul, consul la Batum, iar mai mulţi ruşi care petrecuseră ceva timp la Paris şi pe Riviera se întorceau pe la casele lor din Caucaz."

William Eleroy Curtis, reporter al ziarului
Chicago Record-Herald, scriind
de pe un vas ancorat lângă Trabzon (1910)

„În vilele lor luxoase şi confortabile de pe litoralul Mării Negre, legate între ele de autostrăzi luminate feeric, strângătorii de averi se lăfăiau din truda poporului muncitor... Pentru regiunea pe care o străbate, Canalul va avea un rol revoluţionar, căci va aduce după sine o viaţă nouă, cu totul alta decât jalnica viaţă din trecut."

Gheorghe Hossu, director general al lucrărilor
Canalului Dunăre – Marea Neagră (1950)

Capitolul 6

Marea Neagră, 1860-1990

Mark Twain a trecut prin Sevastopol în 1867, în timpul scurtului sejur în Europa şi Levant care va sta la baza cărţii sale de călătorie *The Innocents Abroad*, venind de la Istanbul pe un vapor cu aburi. Războiul Crimeei se terminase de mai bine de zece ani şi oraşul fusese scena uneia dintre cele mai sângeroase bătălii cunoscute în Europa. Din cei 43.000 de locuitori câţi avea înainte de război, nu mai rămăseseră decât ceva mai mult de 6.000. Puţine clădiri scăpaseră neatinse. Ghiulele mai stăteau încă înfipte prin pereţi. Turiştii se puteau plimba pe vechile câmpuri de bătălie, adunând fragmente de arme şi obuze ca suvenir. Toate fortificaţiile care mai erau în picioare după asediu fuseseră dărâmate de Aliaţi, iar tratatul de pace le interzicea ruşilor să le reconstruiască. „Ruinele Pompeiului arată mai bine decât Sevastopolul", scria Twain. „Oriunde te uiţi, nu vezi decât ruine, ruine, ruine! – resturi de case, pereţi prăbuşiţi, dealuri sfârtecate şi răscolite, peste tot distrugere! Parcă un cutremur grozav şi-ar fi cheltuit toată energia pustiitoare asupra acestui biet loc."[1]

Conflictul care a devastat Sevastopolul marchează sfârşitul drumului pe care marea l-a parcurs spre Europa. După Războiul Crimeei, nimeni nu mai putea s-o numească „asiatică", aşa cum o făcuse Diderot la mijlocul secolului al XVIII-lea. De acum era un premiu negociat şi disputat, uneori cu forţa armelor, de către marile puteri ale Europei. Marea Neagră era deschisă comerţului internaţional, mai întâi vaselor aflate sub pavilion rusesc, mai târziu şi celor care arborau steagurile Austriei, Marii Britanii, Franţei sau ale altor ţări. În termeni strategici, îngrijorarea nu se mai lega de ameninţarea provocată de un singur imperiu. Hegemonia otomană începuse să slăbească încă din secolul al XVII-lea, iar capacitatea Rusiei de a-şi extinde influenţa spre sud, aşa cum se întâmplase la Sinop, era acum limitată prin Tratatul de la Paris, care interzicea accesul vaselor de război de dimensiuni mai mari decât o navă de coastă. Nu peste multă vreme, Rusia avea să repudieze clauza de neutralitate, încercând, în timpul ultimei confruntări ruso-turce din secolul al XIX-lea, să coboare asupra turcilor şi pe coastele vestice, şi pe cele estice ale mării. Această manevră reprezintă însă apogeul aspiraţiilor Rusiei. Politica marilor puteri

europene, exprimată prin tratate şi instituţii internaţionale, urmărea deja să îngrădească orice control hegemonic asupra Mării Negre.

Noul statut internaţional al mării presupunea refacerea legăturilor dintre ţărmurile sale. Odată cu dezvoltarea traseelor directe prin Mediterana, la sfârşitul secolului al XVIII-lea, comerţul de coastă local şi transporturile către Marea Egee intraseră în declin. Piaţa bunurilor produse pe ţărmul nordic nu mai era aceea din Sinop sau Trabzon, ci aceea din Viena şi Marsilia, oraşe la care se ajungea pe rute regulate pe Dunăre sau prin strâmtori. Construirea Canalului Suez deschidea pieţe noi pentru unele produse, provocând însă, în acelaşi timp, şi o diminuare a tranzitului de mărfuri aduse din Persia prin porturi cum ar fi Trabzonul. Cerealele ruseşti dominau încă exporturile, deşi începeau să apară şi alte produse concurente, cum ar fi porumbul american, care erau valorificate nu numai în comerţul internaţional, ci şi în bucătăria regională. Noile porturi, până mai ieri doar nişte sate mizere, deveneau centre ale exportului de produse de avangardă, rezultate ale revoluţiei industriale: cărbune, fier, mangan, petrol. Trenurile şi vapoarele cu aburi făceau legătura între porturi şi diferite centre europene. În secolul XX, câteva schimbări monumentale în configuraţia fizică a regiunii – construirea barajului de pe Nipru, a canalului Volga-Don şi a reţelei de şosele de coastă – vor completa transformările survenite după Războiul Crimeei.

Legăturile mării cu Europa au facilitat şi propagarea unor idei care se vor dovedi decisive în forjarea identităţilor individuale şi în reconfigurarea graniţelor dintre diferite comunităţi culturale şi politice. Ideea naţiunii omogene şi cea a statului hegemonic au ajuns aici relativ târziu. Mai cu seamă în teritoriile otomane, religia reprezenta un atribut cultural mult mai puternic decât limba sau etnia. Oricum, datorită influenţei reciproce a mai multor tradiţii, identităţile amestecate sau conjuncturale erau un fapt comun. Occidentalii aflaţi în trecere relatau că indigenii păreau derutaţi când li se cerea să spună cine sunt – răspunsul la întrebarea „Eşti grec?" putea foarte bine să sune: „Nu, slavă Domnului, sunt catolic!"[2] –, dar confuziile erau urmarea categoriilor nepotrivite utilizate de vizitatori. De exemplu, până târziu în secolul al XIX-lea, „grec" (*rum*) desemna, pentru administraţia otomană, dar şi pentru cei în cauză, orice creştin ortodox, deci, în sens modern, atât grecii, cât şi românii, sârbii, bulgarii, albanezii, arabii, turcii sau alte popoare. „Pentru ei, religia e naţionalitate", scria dezamăgit un călător britanic în anii 1870[3], deplângând de fapt, în această echivalenţă, gradul de înapoiere a acestor oameni care populau ţărmurile mării.

Puţini erau cei care, în Imperiul Otoman sau altundeva în regiune, ştiau cu adevărat cine sunt. Străinii care vizitau Balcanii, Caucazul sau alte zone îndepărtate se aşteptau să găsească rămăşiţe ale popoarelor antice încă în stare

pură – greci, sciţi, geţi, traci, colhi etc., aflaţi în plin proces de redescoperire a adevăratei lor moşteniri. În această „preistorie a vieţii", scria Edith Durham în 1909 despre călătoria sa prin Balcani, „eşti pătruns de amintirea vagă a leagănului propriei tale rase şi-ţi vine să spui: «Uite cum arătam eu acum câteva mii de ani... uite cum gândeam, uite ce făceam la începutul veacurilor»"[4]. Geografia, sperau occidentalii, recapitulează filogeneza, însă realitatea se dovedea dezamăgitoare. Până târziu – în unele cazuri chiar în secolul XX –, în locul exemplarelor pure ale vreunei „rase", străinii găseau aici comunităţi definite prin identităţi plurale şi aculturaţie. Dar situaţia aceasta nu va dura. Pe măsură ce înaintăm în secolul XX, ideea unei naţiuni imemoriale pure va deveni dominantă, de multe ori cu consecinţe tragice.

Schimbări asemănătoare afectau şi administraţia de stat. Marea s-a găsit multă vreme la periferia diferitelor imperii de la nord sau de la sud, ce preferau să menţină aici un control indirect, prin intermediul unor elite locale destul de autonome. În preajma Războiului Crimeei însă, situaţia începuse să se schimbe. Atât în Imperiul Ţarist, cât şi în Imperiul Otoman se derulau diferite programe de modernizare. Vechea periferie era fie absorbită în sistemele imperiale centralizate, fie transformată în state independente. Primul Război Mondial a pulverizat formula imperială. Marea era de acum înconjurată de un nou set de actori – statele moderne –, care încercau să utilizeze bogăţiile mării pentru a-şi atinge diferite scopuri de natură politică, economică şi strategică. Marea nu mai era obiectul expansiunii imperiale, ci o parte integrantă a proiectelor de construcţie a statelor moderne: mai întâi România şi Bulgaria, pe urmă Uniunea Sovietică şi Turcia, iar la sfârşitul secolului XX Georgia şi Ucraina. Ţărmurile, apa, platourile maritime, fauna marină erau considerate proprietatea noilor state şi patrimoniul sacru al naţiunilor istorice care le populau. Poeţii şi istoricii erau chemaţi să descopere sau, dacă era cazul, să inventeze vocaţii nautice pentru diferitele popoare din jurul mării.

În a doua jumătate a secolului XX, această viziune acaparantă asupra mării a fost accentuată de apariţia unei ideologii a dezvoltării exprimate fie sub forma comunismului de tip sovietic, fie sub forma naţionalismului modern. Marea a devenit o resursă care trebuia exploatată prin toate mijloacele tehnologice deţinute de stat. Ţărmurile începeau să adăpostească mari coloşi industriali. Oraşele portuare creşteau atât ca suprafaţă, cât şi ca populaţie. Flote de pescuit comercial brăzdau marea pentru a culege roadele adâncurilor. Dezvoltarea a schimbat profilul ţărmurilor, provocând adevărate „schimbări revoluţionare" – pentru a utiliza limbajul comuniştilor, dar şi al naţionaliştilor – în zone care făceau parte, chiar şi după al Doilea Război Mondial, dintre cele mai sărace provincii ale statelor riverane. Costurile dezvoltării accelerate n-au întârziat

însă să se facă simţite. În numai câteva decenii, marile planuri de modernizare economică şi exploatare a bogăţiilor marine au împins regiunea pe marginea dezastrului ecologic. Intervalul dintre anii 1860 şi anii 1990 a reprezentat o perioadă în care frontierele politice, identităţile individuale şi sistemele ecologice s-au schimbat cu o rapiditate fără precedent şi în care politicienii şi autorii planurilor de dezvoltare au făcut tot posibilul pentru a distruge Marea Neagră ca regiune unitară. Spre sfârşitul secolului XX, devenea din ce în ce mai clar că salvarea mării cerea un efort cel puţin la fel de susţinut pentru reconstrucţia unităţii pierdute.

Imperii, state şi tratate

În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, relaţiile politice din zonă erau o replică aproape fidelă a celor din urmă cu o sută de ani. Imperiul Rus încerca să ocupe o poziţie care să-i permită să fructifice cât mai bine prăbuşirea Imperiului Otoman, a cărui dezintegrare lentă era înregistrată cu îngrijorare de mai bine de un secol. Otomanii, care pierduseră treptat o mare parte din litoral, sperau să păstreze controlul asupra oraşelor de pe ţărmul sudic. Numai că, aşa cum demonstraseră confruntările de la Sinop, în cazul unui conflict, până şi această ambiţie se putea dovedi excesivă. Marea schimbare adusă de Războiul Crimeei era aceea că statutul deschis sau închis, neutru sau nu al mării nu mai deriva din tratatele de pace încheiate între cele două imperii, ci făcea obiectul unui corpus din ce în ce mai mare de legi internaţionale, adoptate la conferinţele internaţionale şi garantate de interesele directe ale marilor puteri europene.

Prin Tratatul de la Paris, Rusia trebuia să renunţe la menţinerea unei flote în Marea Neagră. O bună parte din navele ruseşti zăcea deja pe fundul mării în rada portului Sevastopol. Învinsă, Rusia trebuise să abjure şi în mod formal de la intenţia de a-şi reconstrui flota. Energicul ministru de Externe A.M. Gorceakov încercase din răsputeri să modifice termenii acordului, dar, la zece ani după terminarea războiului, Imperiul Rus avea dreptul să menţină în Marea Neagră numai şase nave înarmate cu tunuri, pentru misiuni de patrulare în zona coastelor[5]. Spre sfârşitul anilor 1860 însă, Gorceakov începuse să se gândească foarte serios să repudieze termenii tratatului semnat la Paris.

Momentul era cum nu se poate mai prielnic. Ultimii ani fuseseră martorii unei revoluţii în domeniul tehnologiei navale. Marile puteri se grăbeau să scape de vasele cu pânze şi să-şi doteze flotele cu nave noi, cu blindaj de fier şi propulsie mecanică, de tipul celor care îşi dovediseră superioritatea în timpul Războiului Civil american. Rusia era şi ea implicată într-un vast plan de

modernizare a flotei din Marea Baltică, prima linie de apărare în cazul unui atac asupra capitalei imperiale. Pe de altă parte, vechile puteri aliate care impuseseră neutralitatea Mării Negre erau acum preocupate de alte chestiuni diplomatice. Franţa şi Prusia se aflau pe picior de război, iar cancelariile europene căutau soluţii pentru a satisface Rusia, menţinând-o în afara conflictului ce se prefigura. În acest context, Gorceakov a anunţat, în 1870, repudierea unilaterală a prevederilor legate de neutralitate cuprinse în Tratatul de la Paris, gest pe care marile puteri l-au recunoscut formal un an mai târziu. Imperiul Ţarist putea de acum să aducă vase de război în Marea Neagră şi să-şi refacă fortificaţiile de pe coastă. Marina avea în vedere nu numai un plan de întărire a prezenţei ruseşti în regiune, ci şi utilizarea avantajului oferit de noile tehnologii, astfel că toate navele destinate Mării Negre urmau să fie blindate[6].

Renunţarea la statutul de neutralitate se dovedea avantajoasă şi pentru turci, care puteau la rândul lor să demareze un program propriu de înarmare. Unul dintre aspectele ironice ale Tratatului de la Paris era acela că, deşi victorios, sultanul fusese nevoit să cedeze la fel de mult ca ţarul, dacă nu chiar mai mult. Interdicţiile privind prezenţa vaselor de război şi a arsenalelor de coastă erau aceleaşi şi pentru ruşi, şi pentru turci. Din punct de vedere formal, porturile otomane erau declarate deschise tuturor vaselor comerciale, singurele restricţii fiind legate de procedurile vamale, medicale şi de securitate. O nouă Comisie a Dunării, înfiinţată pentru asigurarea liberei navigaţii pe fluviu, includea atât statele riverane, cât şi marile puteri. Ca atare, delegaţii Porţii erau doar unii dintre mulţi alţii, deşi aproape întreg cursul inferior al fluviului se afla sub control otoman. În schimbul acestor concesii, Imperiul Otoman era în sfârşit recunoscut ca jucător cu drepturi depline în afacerile europene, iar integritatea sa teritorială era garantată. (Această garanţie îi fusese însă acordată numai după ce sultanul acceptase să nu intervină militar în afacerile interne ale Moldovei, Ţării Româneşti şi Serbiei decât cu consimţământul Aliaţilor.)

Modificările tratatului solicitate de ruşi le conveneau deci şi strategilor de la Istanbul. Numai că, în vreme ce primii puteau fructifica relativ repede posibilitatea de a-şi reconstrui flota din Marea Neagră, turcii păreau să rateze ocazia. Procesul de modernizare a marinei otomane se desfăşura cu poticniri încă din secolul al XVIII-lea. Diferiţii consilieri străini, în special britanici, jucau un rol semnificativ, deşi competenţa acestora nu era întotdeauna cea mai potrivită. Recrutarea echipajelor era de asemenea o problemă cronică. Marinarii din Marea Egee formau o parte importantă din efectivul navelor militare turceşti, dar independenţa Greciei, proclamată în 1830, a condus la împuţinarea acestei resurse. Mai multe înfrângeri grave au distrus o parte a flotei turceşti din Mediterana şi Marea Neagră, producând un şoc psihologic ce a reverberat

în întreaga marină otomană. În 1827, la Navarino, în timpul războiului pentru independenţa Greciei, flota din Marea Mediterană a fost anihilată. După mai puţin de trei decenii, a urmat dezastrul de la Sinop. Motorul cu aburi pătrundea cu greutate. Un şir întreg de sultani se încăpăţânau să considere vasul cu aburi doar o jucărie bună pentru croazierele pe Bosfor. Când, în anii 1840, s-a luat în sfârşit decizia demarării unui program pe scară largă de construire şi achiziţie de nave de război cu aburi, turcii s-au văzut puşi în faţa unei alte probleme: principala sursă de combustibil, minele de cărbune de pe coasta anatoliană a Mării Negre, se afla în proprietatea companiilor britanice[7].

Cele două flote modernizate au putut în fine să se confrunte la sfârşitul anilor 1870, dar, ca şi în conflictul din anii 1820, când bătăliile navale au lipsit aproape cu desăvârşire în Marea Neagră, ciocnirea maritimă n-a avut nimic memorabil[8]. Războiul ruso-turc din 1877-1878, declanşat de Rusia în numele creştinilor din Imperiul Otoman, era, de fapt, şi o ocazie pentru Imperiul Ţarist de a-şi dovedi vocaţia de apărător al creştinătăţii orientale, dar şi o mască sub care se ascundeau ambiţii expansioniste. Turcii reprimaseră cu ferocitate o insurecţie în Bulgaria, iar capitalele europene vuiau de ştirile privind atrocităţile comise de armata şi de trupele neregulate otomane. Serbia, care se afla încă, din punct de vedere formal, sub suzeranitatea Porţii, a sărit în ajutorul Bulgariei, fiind urmată de Rusia, care a declarat război Imperiului Otoman în aprilie 1877.

Pe mare, luptele au fost puţine. În ciuda ambiţioaselor planuri de înarmare concepute în anii 1860 şi la începutul deceniului următor, flota rusească din Marea Neagră nu era prea impresionantă: abia două noi vase blindate şi câteva corvete vechi[9]. Grosul flotei ţariste se afla în Marea Baltică, iar englezii, şi acum de partea turcilor, arătaseră limpede că orice încercare de a transfera nave în Mediterana va fi blocată. Ruşii aveau puţine motive să nu se conformeze. Prezenţa navală otomană în regiune se compunea dintr-o singură escadră, ale cărei vase se aflau pe Dunăre şi la Istanbul. Restul flotei lupta în Mediterana şi în Marea Roşie[10].

Strategia principală a Rusiei a fost, la început, să obţină controlul pe Dunăre, iar pentru asta nu era nevoie de o forţă navală prea mare. Forţele ruseşti au rezolvat problema minând cursul inferior al fluviului, manevră ce a avut asupra turcilor un efect devastator. Pe de o parte, a oprit înaintarea în amonte pe Dunăre a întăririlor, lăsând forţele otomane descoperite în faţa celor ţariste. Pe de alta, a tăiat retragerea vaselor turceşti spre mare, expunându-le tirului artileriei ruseşti postate pe malul fluviului. Spre sfârşitul lunii iunie a anului 1877, armata rusă forţase Dunărea şi se deplasa spre sud, făcând joncţiunea cu trupele statelor balcanice care luptau şi ele împotriva sultanului[11].

Din momentul acela, războiul a fost de fapt o campanie terestră – sau, mai curând, două campanii terestre de o parte şi de alta a mării. În vest, armata rusă şi aliaţii săi balcanici au înaintat spre sud, cucerind, într-unul din cele câteva momente decisive ale războiului, reduta Plevnei, un element-cheie din punct de vedere strategic, şi au continuat apoi, în ciuda iernii, să înainteze prin Balcani. Încercările repetate ale armatei turceşti – dispersată şi, probabil, covârşită numeric de trupele ruseşti, româneşti, sârbeşti şi muntenegrene – de a recupera terenul pierdut au eşuat. În est, ruşii au înaintat în Anatolia, cucerind fortul Kars. La sfârşitul lunii ianuarie 1878, armata ţaristă controla o linie ofensivă care se întindea de la Marea Neagră la Marea Egee şi cuprindea câteva mari forturi în sudul Caucazului şi răsăritul Anatoliei. Otomanii au trebuit să ceară pace.

Tratatul de la San Stefano, ce a pus formal capăt războiului, a preconizat crearea unui masiv principat bulgar, care, deşi juridic se afla încă sub suzeranitatea Turciei, se găsea de fapt sub control rusesc. De asemenea, Rusia păstra Karsul şi alte fortăreţe din est, printre care şi importantul port Batumi. Ca de atâtea ori înainte, marile puteri s-au temut ca Rusia să nu acapareze o putere prea mare în Orientul Apropiat şi au organizat o conferinţă pentru a revizui termenii păcii. Tratatul care a rezultat, semnat la Berlin, a micşorat teritoriul Bulgariei, dar a lăsat celelalte articole ale Tratatului de la San Stefano aproape neatinse. Câteva centre strategice din est, printre care Kars şi Batumi, au rămas în posesia Rusiei. Serbia şi Muntenegru şi-au câştigat independenţa, sub domnia propriilor case regale. România, care se formase în 1859 prin unirea voluntară a Moldovei şi Ţării Româneşti, a devenit şi ea independentă, sub un principe german. Rusia deţinea întregul litoral nordic al mării, de la Delta Dunării până la Batumi, cel mai mare port caucazian la Marea Neagră. Deşi în secolul XX aveau să se mai producă schimbări teritoriale semnificative – în primul rând, crearea unei Bulgarii mari şi independente la începutul secolului, precum şi a Rusiei, Ucrainei şi Georgiei, la sfârşit –, conformaţia politică a ţărmurilor Mării Negre a fost stabilită, în mare măsură, în 1878. La puţină vreme după Congresul de la Berlin s-au declanşat acţiunile de integrare deplină a litoralului în statele şi imperiile a căror posesiune devenise.

Abur, grâu, trenuri şi petrol

Dacă la sfârşitul secolului al XVIII-lea şi începutul secolului al XIX-lea succesul unui port ţinea în primul rând de existenţa sistemului de carantină, de la jumătatea secolului al XIX-lea infrastructura de cale ferată a devenit

principalul factor care determina importanţa activităţii portuare. Modernizarea zonei de coastă era deci sinonimă, atât pentru ruşi, cât şi pentru turci, cu extinderea reţelei feroviare.

Înfrângerea suferită de Rusia în Crimeea se datorase, într-o oarecare măsură, şi calităţii inferioare a căilor de comunicaţii ce legau ţărmul de regiunile din interior, astfel că, imediat după război, autorităţile au decis să lanseze un ambiţios plan de dezvoltare a porturilor şi a legăturilor acestora cu zonele continentale. Porturile au fost legate de oraşele de pe continent prin linii de cale ferată, iar între ele, prin linii maritime subvenţionate de stat şi deservite de vase cu aburi. Deşi aflaţi de partea învingătorilor în Crimeea, turcii au înţeles repede că victoria militară nu garanta păstrarea puterii pe termen lung. Pentru un timp, influenţa ruşilor pe mare fusese diminuată, dar Odessa şi alte oraşe de pe ţărmul nordic rămăseseră centre ale comerţului internaţional, spre deosebire de porturile turceşti, care se menţineau, prin comparaţie, într-o flagrantă subdezvoltare. Până şi oraşul Trabzon, revitalizat la începutul secolului al XIX-lea de comerţul cu Persia, pierdea rapid teren în faţa porturilor ruseşti din sudul imperiului.

Politica de modernizare lansată de sultanul Abdülmecit I, a cărui domnie (1839-1861) inaugurează aşa-zisa perioadă reformatoare, *Tanzimat*, a istoriei otomane, avea să remedieze această discrepanţă. În anii 1860 a fost creată o nouă provincie administrativă, sau *vilayet*, cuprinzând cursul inferior al Dunării şi ţărmul vestic al mării, iar în fruntea ei a fost instalat Midhat Paşa (1822-1884), un talentat administrator de orientare reformistă, un fel de echivalent turc al lui Richelieu sau Voronţov din Noua Rusie, a cărui sarcină principală era să construiască drumuri, poduri şi linii feroviare. *Vilayet*-ul Tuna (Dunărea) a devenit repede un model al modernizării otomane, iar porturile sale, Köstence şi Varna, erau menite să rivalizeze cu Odessa şi să devină importante puncte de tranzit pentru mărfurile agricole de pe coasta de vest[12].

Între anii 1860 şi începutul secolului XX, reţeaua de cale ferată s-a extins cu repeziciune. În Rusia, construcţia sistemului feroviar a început în vest, la Odessa, Nikolaev şi Herson, şi a trecut nu peste multă vreme spre coasta de est. Linia transcaucaziană, ce lega Batumi de Baku la Marea Caspică, a fost inaugurată în 1885. La începutul secolului XX nu mai exista nici o zonă importantă din punct de vedere economic care să se afle la mai mult de 80 de kilometri de o cale ferată[13]. Ţărmul otoman era mai puţin dezvoltat, dar în provincia Tuna liniile de cale ferată legau porturile Köstence şi Varna de oraşele de la Dunăre. (După 1878, odată cu apariţia României independente, care includea şi vechiul *vilayet* Tuna, reţeaua feroviară construită sub Midhat Paşa a fost extinsă cu ajutorul concesiunilor străine.)

Graţie transportului feroviar, nişte biete cătune înainte de Războiul Crimeei deveniseră porturi importante. Rostov, situat pe malul Donului deasupra anticului Tanais, se transformase într-un vast antrepozit pentru produsele stepei. Dragarea fluviului a permis accesul navelor de mare tonaj, iar construcţia unor noi facilităţi de stocare şi acostaj a făcut oraşul atractiv pentru companiile străine. Imigranţi din Rusia sau din alte părţi asaltau oraşul. Novorossiiskul fusese întemeiat în anii 1830 ca un mic antrepozit pentru comerţul de pe valea fluviului Kuban, din nordul Caucazului. Construirea căii ferate şi extinderea portului în anii 1880 au permis dezvoltarea accelerată a oraşului : spre sfârşitul secolului, era unul dintre cele mai importante centre de export din sudul Rusiei.

Dincolo de Munţii Caucaz, un mic port numit Poti urma să devină centrul comerţului rusesc la graniţa cu Imperiul Otoman şi cu Persia. În 1872 a fost inaugurată linia de cale ferată dintre Poti şi Tiflis, oraşul de reşedinţă al viceregelui imperial al regiunii Caucaz. Dezvoltarea portului a fost semnificativă, însă curând avea să fie subminată de un rival din sud, Batumi. Ceea ce fusese până în 1878 un târguşor otoman înzestrat cu câteva hanuri, cafenele şi un bazar colorat a eclipsat foarte repede Potiul – mai târziu chiar Trabzonul –, devenind cel mai important oraş de pe ţărmul de sud-est al Mării Negre. Apariţia căii ferate trezise din amorţeală centre ca Nikolaev sau Herson, care dormitau de multă vreme. Creşterea populaţiei în vechile şi noile oraşe ruseşti din regiune a fost fenomenală. În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, populaţia Nikolaevului s-a mărit de trei ori, a Odessei de şase ori, iar a Rostovului de zece ori[14].

Dezvoltarea transportului naval ce folosea forţa aburului, în special a navelor cu elice care începuseră să înlocuiască vasele cu pânze încă înainte de Războiul Crimeei, a facilitat enorm transportul între oraşele de pe coastă. Vasele aparţinând Companiei Austriece de Nave cu Aburi coborau de la Viena pe Dunăre, iar vapoarele aparţinând diviziunii austriece a Companiei Lloyd ridicau ancora la Triest. Către începutul secolului XX, companiile italiene, franceze şi germane îşi creaseră propriile rute spre diferite destinaţii de la Marea Neagră. Călătoria de la Londra la Odessa dura cam patru săptămâni, cu escale în Malta, Alexandria, Istanbul sau alte porturi din Mediterana[15]. Compania Rusă de Nave cu Aburi, înfiinţată prin decret imperial de către ţarul Alexadru al II-lea în 1857, asigura legătura între oraşele ruseşti de pe coastă sau din regiune. Cursele regulate duceau pasageri şi mărfuri de la Odessa până departe în est, la Batumi, cu opriri în diferite porturi din Crimeea şi Caucaz, sau urcau pe Nipru. O dată la două săptămâni, navele ruseşti acostau la Trabzon şi în alte porturi otomane[16].

Principalul avantaj al multora dintre porturile ruseşti de la Marea Neagră era apropierea lor de regiunile fertile, cu soluri bogate în cernoziom, care

formau principalul grânar al imperiului. Deja la mijlocul secolului al XIX-lea, în oraşele de pe coastă se derulau două treimi din comerţul rusesc cu cereale şi se produceau aproape 90% din exporturile de grâu[17]. Se pare că, din anii 1880 şi până la declanşarea Primului Război Mondial, producţia de cereale s-a dublat, ceea ce explică de ce porturile ruseşti au devenit centre comerciale foarte active, ale căror relaţii de afaceri se întindeau până în Marea Britanie, Franţa, Germania şi chiar mai departe[18]. Inaugurarea Canalului Suez a dus la extinderea comerţului cu cereale în Orientul Îndepărtat şi la decăderea portului Trabzon din poziţia de principală poartă de acces spre Persia. Mai mult, călătoria pe apă şi prin Canalul Suez fiind mult mai uşoară, porturile de la Marea Neagră au devenit principalele puncte de legătură ale Rusiei cu posesiunile sale din estul Siberiei şi de pe ţărmul Pacificului.

Cerealele – orz, secară şi în special grâu – erau marfa principală a comerţului rusesc. Înainte de Primul Război Mondial, grâul din Rusia reprezenta aproape o treime din exporturile mondiale. Mai erau şi alte produse ce reţineau atenţia armatorilor şi investitorilor străini. În Caucaz, industria extractivă, bazată pe cărbune şi mangan, un minereu folosit la producerea oţelului, se dezvolta prin intermediul unor concerne europene, mai ales britanice şi germane. Totuşi, în ultimele decenii ale secolului al XIX-lea, un nou produs începea să stârnească interesul mediilor de afaceri ruseşti, europene şi chiar americane.

Zăcămintele de ţiţei din zona Mării Negre şi a Mării Caspice erau cunoscute încă din Antichitate. Strabon observase scurgeri de ţiţei pe ţărmul Mării Caspice, iar arma secretă a bizantinilor, aşa-zisul „foc grecesc", se baza pe ţiţeiul adus din jurul Mării Azov. Totuşi, potenţialul său comercial a fost remarcat abia pe la mijlocul secolului al XIX-lea. Standard Oil, compania lui John D. Rockefeller, domina producţia şi distribuţia de combustibil pentru iluminat şi lubrifianţi industriali realizaţi prin rafinarea ţiţeiului extras din zăcămintele proprii, situate în vestul statului Pennsylvania. Pentru a sparge cvasimonopolul exercitat de Standard Oil, concurenţii lui Rockefeller au început să se concentreze pe resursele existente în regiunea Mării Negre şi a Mării Caspice.

Un punct de atracţie a devenit Baku, oraş construit pe o peninsulă din Marea Caspică, ce intrase sub control rusesc abia în secolul al XIX-lea. La început, ţiţeiul era extras din puţuri de suprafaţă forate manual, însă de la mijlocul secolului au fost construite sonde de tipul celor utilizate în Pennsylvania. Eliminarea monopolului imperial asupra exploatării şi transportului de ţiţei la începutul anilor 1870 a deschis uşa industriaşilor străini, printre care se numărau cei doi fraţi Nobel şi familia Rothschild. În câteva decenii, zona din jurul

oraşului Baku s-a transformat într-o pădure de sonde printre care curgeau râuri de noroi amestecat cu ţiţei.

Cealaltă resursă însemnată se găsea de cealaltă parte a Mării Negre, în jurul Ploieştiului, în sudul României, unde se extrăgea ţiţei încă de la jumătatea secolului, iar primele sonde mecanice fuseseră ridicate în anii 1860 şi 1870. După cucerirea independenţei în 1878, autorităţile au început să dezvolte propria industrie de rafinare, iar investitorii străini, mai ales germani, pretindeau că deţin participaţii importante în afacerile cu petrol din România.

Principala problemă a câmpurilor petroliere de la Baku şi Ploieşti era relativa lor inaccesibilitate. Ambele regiuni se aflau în afara rutelor maritime – Baku, pe malul unei mări interioare, Ploieştiul, departe de Dunăre şi de Marea Neagră – şi a circuitelor feroviare. La sfârşitul secolului al XIX-lea, vânzarea ţiţeiului încă se mai făcea, ca la începutul exploataţiilor din Pennsylvania, în butoaie umplute lângă puţuri şi apoi transportate cu căruţele pe nişte drumuri aproape impracticabile.

Construirea căii ferate Batumi-Poti şi apoi, în anii 1880, finalizarea liniei transcaucaziene au făcut din Batumi principalul centru de export al ţiţeiului rusesc. Ţiţeiul era adus pe ţărmul Mării Negre în vagoane-cisternă, pompat în tancuri petroliere, apoi trimis peste mare în Mediterana şi chiar mai departe. Nu peste multă vreme, conductele au înlocuit vagoanele ca modalitate de a transporta ţiţeiul către porturi.

În vest, construirea liniei de legătură cu Köstence începuse de mult, de pe la mijlocul secolului al XIX-lea, şi avea să devină principalul proiect de infrastructură al lui Midhat Paşa. Motivaţia iniţială era legată de comerţul cu cereale. Köstence, vechiul Tomis, era unul dintre cele mai bune porturi naturale de pe coasta de vest, dar dezvoltarea oraşului fusese inhibată de accesul problematic spre interior – drumuri pline de glod prin stepa dobrogeană, la care se adăuga trecerea dificilă a Dunării. Linia de cale ferată, ce urma să facă legătura între ţărm şi Dunăre şi, mai departe, cu Bucureştiul, era menită să devină o cale alternativă de transport, conectată la drumurile şi liniile de cale ferată din câmpia Dunării şi din Europa Centrală. Sultanul a angajat un grup de ingineri străini pentru a fixa traseul şi a monta şinele. Dar lucrul era întrerupt frecvent, în special în timpul războaielor din anii 1850 şi 1870. După războiul ruso-turc, Dobrogea a fost atribuită României independente, iar Köstence a fost rebotezat Constanţa. Linia a fost terminată şi inaugurată cu multă pompă abia în 1895. Curând, ţiţeiul din Ploieşti curgea spre Constanţa în acelaşi fel în care cel extras la Baku se îndrepta spre mare.

Constanţa şi Batumi, ca şi alte porturi de la Marea Neagră, deveniseră principalele puncte de tranzit dinspre şi înspre Caucazul de Vest şi estul

Balcanilor pentru materialele şi produsele revoluţiei industriale. Ele făceau parte dintr-o reţea tot mai extinsă de căi ferate care înconjura marea din Bulgaria până în Georgia. Prin puterea aburului, bunurile puteau fi transportate cu trenul de-a lungul întregii Europe şi apoi cu vapoarele până pe ţărmul estic al Mării Negre. Varna, care era legată de Dunăre printr-o cale ferată încă din anii 1860, avea la începutul secolului XX 40.000 de locuitori, fiind portul principal al noului regat al Bulgariei. Populaţia Constanţei nu era mare, deşi comerţul cu ţiţei transformase oraşul într-un centru economic vital al României. Batumi nu era nici el un oraş foarte populat în comparaţie cu alte porturi de la Marea Neagră, deşi, ca poartă a exporturilor ruseşti, nu avea rival. Valoarea exporturilor realizate de Batumi a crescut cu mult peste 300% între anii 1870 şi anii 1910[19]. Vizitatorii făceau deseori comparaţii chiar între porturile ruseşti sau balcanice mai puţin dezvoltate, cu străzile lor rectilinii şi depozitele industriale, şi oraşele de pe ţărmul sudic, ocolite de transformările de la sfârşitul secolului al XIX-lea. „Ce bine-i să scapi de miasmele stătute de care dai în orice oraş turcesc", scria un călător american la Batumi în 1910, „şi să vezi din nou câini sănătoşi şi curaţi pe care poţi pune mâna fără să-ţi fie teamă că te contaminezi"[20].

„O jalnică armată de scribi"

Crizele succesive din Orientul Apropiat de după anii 1850 au adus Marea Neagră literalmente în saloanele occidentale. Istoria personală a multor familii engleze şi franceze era deja legată de această regiune prin taţii, fiii şi unchii care luptaseră în Crimeea sau prin surorile şi mătuşile care îngrijiseră bolnavi şi răniţi. Apropierea a fost apoi facilitată de multe reportaje şi corespondenţe de presă, care documentaseră diferite evenimente internaţionale derulate în zonă. Librarii europeni vindeau superbe albume cu imagini din războiul de la 1877-1878. Ziarele publicau relatări intense ale persecuţiei creştinilor în Imperiul Otoman, dintre care multe se bazau pe episoade reale de violenţă civilă: atrocităţile din Bulgaria anilor 1870, masacrele din Armenia din ultimul deceniu al secolului al XIX-lea, băile de sânge ale războaielor balcanice din 1912 şi 1913, în care căzuseră pe rând victime atât creştinii, cât şi musulmanii. Pentru a seduce cititorii londonezi, newyorkezi sau parizieni, literatura de consum miza copios pe motive sau personaje din exoticul Orient, seraiul misterios sau turcul barbar.

Pe măsură ce regiunea le devenea mai familiară, occidentalii erau tot mai dornici să o viziteze, fie pentru a se reculege la mormintele rudelor căzute în luptele din Crimeea, fie pur şi simplu pentru a-şi satisface curiozitatea faţă de

un loc ce avea reputaţia unui spaţiu exotic. Navele cu aburi făceau deplasarea mult mai uşoară ca altădată, iar trenurile spre marile oraşe balcanice şi spre Istanbul ofereau posibilitatea de a călători în condiţiile cele mai bune. Ghidurile turistice îi instruiau pe temerari cu privire la rutele cele mai indicate spre locurile cele mai interesante. Editorul londonez John Murray publicase deja în anii 1840 primul său ghid pentru călătoriile „spre Est", în care fuseseră incluse şi descrieri ale coastei anatoliene. Volumul avea să fie urmat de mai multe ediţii în timpul Războiului din Crimeea şi după aceea[21]. În Germania, modelul a fost preluat de Karl Baedeker, care a publicat în 1883 primul ghid de călătorie în Rusia.

Baedeker recomanda un sejur de opt săptămâni, pornind din Varşovia, trecând prin Sankt-Petersburg, coborând spre sud, prin Kiev şi Odessa, până în Crimeea, apoi peste mare până la Batumi şi în Caucaz. Prima ediţie în limba engleză a ghidului, publicată în 1914, îi avertiza pe cititori că unele locuri pot fi neaşteptat de civilizate: „Odessa... e un oraş modern şi de aceea nu prezintă prea mare interes din punct de vedere turistic". Cu toate acestea, pentru călătorii care doreau să viziteze Caucazul şi în special pentru cei care intenţionau să se abată de la traseele obişnuite, Baedeker recomanda procurarea următoarelor obiecte din Odessa sau, mai ieftin, din Tiflis:

rogojini
o lanternă
o pernă de aer
galoşi
ceas deşteptător
ac şi aţă
frânghii
corzi
chingi
carne conservată
lapte condensat
pâine („greu de găsit în munţi şi niciodată bună") sau biscuiţi
ceai
zahăr
chinină
opiacee
vaselină
acid carbolic
bandaje
săpun
chibrituri

lumânări
insecticide
hârtie de împachetat
materiale de scris[22].

Dacă apăreau dificultăţi în achiziţionarea acestor produse sau dacă existau probleme cu vreun oficial intransigent, călătorul putea găsi sprijin la un agent consular – britanic, francez, austriac sau chiar american – din porturile de la Dunăre sau din Caucaz.

Era nevoie, desigur, de spirit de aventură pentru a trece marea. Carantinele întârziau înaintarea, vameşii corupţi pretindeau bacşişuri, în vreme ce, pentru a folosi expresia lui Baedeker, „hotelurile în sens european" erau uneori greu de găsit, mai cu seamă în zonele fără cale ferată sau vapoare cu aburi. Or, potrivit multor scriitori, tocmai asta făcea călătoria în Orientul Apropiat atractivă. „Dintre cei care se îmbarcă la Kustendjie [Köstence/Constanţa], unii merg la Constantinopol", scria călătorul britanic Thomas Forester.

> Însă câţiva se aventurează să treacă marea până la vechiul oraş imperial Trebizond, de unde pot merge fără probleme fie să vadă izvoarele Tigrului şi Eufratului, fie, după o călătorie nu mai lungă decât cea de la Londra la Marsilia sau la Milano... la Erzurum, Kars (loc dintotdeauna faimos), Erevan sau chiar Teheran... Toate locurile acestea pot fi străbătute de-a lungul unei singure vacanţe de toamnă mai lungi... Cum toate rutele continentale sunt de acum „bătătorite", de ce nu s-ar îndrepta şuvoiul împătimiţilor de călătorie spre cărări proaspete, unde îi aşteaptă multe atracţii şi, dacă luăm în calcul distanţele dintre diferitele puncte de interes, extraordinare posibilităţi de acces?[23]

Pe măsură ce timpul trecea, călătorii care se aşteptau să descopere o stepă neîmblânzită sau un Orient plin de mistere plecau din ce în ce mai dezamăgiţi. În 1867, Mark Twain se arăta surprins de străzile largi şi casele noi din Odessa: „După mult timp, m-am simţit iarăşi ca acasă atunci când «am luat dealul în piept» şi am rămas pentru prima oară la Odessa. Nimic nu ne mai amintea că eram în Rusia"[24]. Experienţele de acest gen nu erau rare în oraşele de pe ţărmul nordic, iar invazia străinilor uluiţi, printre care se numărau şi destui americani, avea să-i nemulţumească chiar pe turiştii din valurile ulterioare. Un călător britanic în Crimeea se plângea de ceea ce lăsau în urmă americanii: „Statele Unite par să fi trimis în Crimeea o jalnică armată de scribi, care au găsit calcarul de aici foarte potrivit pentru bricegele lor... Peste tot dai de pietre cioplite şi tăiate de nişte nimeni, nerăbdători să spună lumii că «au crescut» în New York sau Philadelphia"[25].

De dezvoltarea transporturilor nu au beneficiat doar călătorii străini, ci şi un număr tot mai mare de localnici avuţi. Nobili ruşi şi administratori imperiali şi-au construit palate impresionante de-a lungul coastelor blânde ale Crimeei. Reşedinţa de vară din Alupka a lui Mihail Voronţov, guvernator al Noii Rusii şi mai târziu vicerege al Caucazului, era cea mai faimoasă : ridicat la sfârşitul anilor 1840, palatul este, prin stilul compozit şi grădinile somptuoase, una dintre primele pastişe ruseşti ale arhitecturii victoriene, ceea ce nu-i de mirare, dacă ne gândim că autorul proiectului a construit şi Palatul Buckingham. Palatele şi grădinile aristocraţiei au reprezentat nucleul viitoarelor staţiuni. Crimeea era cântată de poeţi şi propagandişti drept „grădina imperiului" şi, pe măsură ce secolul se apropia de sfârşit, devenea tot mai înfloritoare.

În timpul sezonului estival, care începea pe la mijlocul lunii august şi se termina la mijlocul lui octombrie, Ialta, Alupka şi Aluşta se umpleau cu turişti veniţi din întreaga Rusie şi din străinătate. Vilele, cazinourile şi băile publice creşteau ca din apă de-a lungul coastelor. Cheiurile şi debarcaderele moderne erau pline de nobili îmbrăcaţi după ultima modă, care coborâseră de curând din cursa de Odessa şi trăgeau cu putere în piept aerul sănătos al Rivierei ruseşti. Vasili Sidorov, botanist amator şi autor de literatură de călătorie, descrie scena care l-ar fi întâmpinat pe vizitatorul Ialtei în anii 1890 :

> „Ialta cea pură" – cu miniaturalele ei grădini publice ; cu magazinele pentru turişti, unde totul se vinde de trei ori mai scump decât în orice alt oraş al Rusiei ; cu aceleaşi nimicuri pe care scrie „Souvenir de Jalta", care atârnă în toate vitrinele ; cu case de vacanţă, băi, oficii poştale, cluburi, biblioteci şi trecători bine îmbrăcaţi... Ialta trăieşte pentru vizitatorii săi. Totul e făcut pentru ei : muzica din grădinile publice, trăsurile frumoase, tătarii care te aşteaptă la debarcadere, îmbrăcaţi în costumele lor multicolore, caii înşeuaţi, bărcile pentru scurte călătorii pe mare[26].

Alţi călători se îmbarcau la Odessa ori în porturile din Crimeea pentru o vacanţă la Istanbul sau, cei pioşi, pentru o călătorie mai lungă în Ţara Sfântă. Vasele ruseşti cu aburi făceau drumul pe mare foarte plăcut. Turiştii se înghesuiau pe punte pentru a fi primii care zăresc Bosforul, iar pasagerilor de la clasa întâi le erau servite feluri delicioase de mâncare. După cum scrie un alt călător rus, la 1898 :

> În sfârşit, masa fu pregătită pentru ceaiul de seară, la fel ca acasă : biscuiţii şi sărăţelele. abia scoase din cuptor, răspândeau o aromă îmbietoare. Lumânările fixate în suporturi în formă de clopot aruncau o lumină tremurătoare pe faţa de masă albă şi umbre uşoare lunecau pe chipurile aplecate ale pasagerilor cufundaţi în studiul conştiincios al Baedeker-ului[27].

Dezvoltarea turismului a însemnat, pentru mulţi, descoperirea propriului litoral, până atunci neglijat. Autori cunoscuţi din Rusia, România şi nu numai au început să scrie despre călătoriile lor pe mare, în vreme ce editurile din Moscova, Kiev, Bucureşti şi Sofia produceau o avalanşă de cărţi de călătorie pentru o populaţie din ce în ce mai educată. Unele erau simpe jurnale pline de relatări despre hamali tătari nerecunoscători, veseli lupi de mare greci şi oficiali turci obsceni, altele erau compoziţii ceva mai contemplative despre viaţa la frontiere. Deşi parte a procesului de modernizare lansat de statele şi imperiile din regiune, ţărmul mai evoca idealul încă romantic al marginii nepervertite – o graniţă care putea fi de acum trecută şi observată, nu temută.

Mulţi autori se concentrau asupra obiceiurilor ciudate ale vecinilor lor. Pentru ruşi, românii basarabeni erau ţigani gata să-ţi fure poşeta. Pentru români, bulgarul din Dobrogea era un caraghios care nu prea ştia pe ce lume se află. Pentru toţi, turcul era străinul prin excelenţă, a cărui prezenţă pe continentul european se apropia, din fericire, de sfârşit. Dacă ar fi putut, călătorii ar fi oferit chiar şi o reprezentare grafică a mării ca turbulent loc de întâlnire a civilizaţiilor. Artişti precum Ivan Aivazovski (1817-1900), un neîntrecut peisagist al panoramelor pontice născut la Feodosia, au surprins esenţa mării furtunoase şi a ţărmului lovit cu furie, valurile zdrobindu-se de bătrânele stânci ale Crimeei, apele sălbatice aruncându-se asupra vechilor maluri pentru a fi în cele din urmă civilizate. O regiune traversată şi descrisă de călătorii englezi şi francezi de mai bine de un secol începea acum să fie descoperită şi de cei care populau centrele urbane din interiorul ţării.

Mulţi călători au aflat cu surprindere cât de puţin ştiau despre patriile lor. Întâlneau oameni care vorbeau limbi diferite şi se purtau într-un fel care le amintea de Orientul decadent, şi nu de emancipatele state creştine ce deţineau mare parte din litoral. Petersburghezii sau moscoviţii, de exemplu, se întorceau acasă constatând că, în afară de staţiunile din Crimeea, coasta rusă a Mării Negre părea să aparţină unei ţări cu totul diferite. Scriitorii ruşi deplângeau domnia Mamonei în oraşele-porturi, în special la Odessa, unde „numărul nesfârşit de evrei" ar fi creat un oraş fără spirit, interesat numai de comerţ[28]. Într-adevăr, dezvoltarea comerţului cu cereale, ţiţei şi alte produse atrăsese pe coastă o ameţitoare colecţie de populaţii, fiecare cu limba şi obiceiurile ei. Din această cauză, se plângeau unii, caracterul rusesc al oraşelor de la mare, adevărate anticamere ale imperiului, fusese serios afectat. Un popular ghid de călătorie nota în 1891 : „Din păcate, Novorossiisk e departe de a fi un oraş rusesc. Fie în oraş, fie în satele dimprejur, elementele străine – greci, germani, armeni, cehi catolici, de obicei cetăţeni străini – sunt foarte puternice, ca şi alogenii"[29].

Peste tot în regiune, „alogenii" – hangii evrei, negustori greci şi armeni, musulmani din munţi – începeau să devină un subiect din ce în ce mai acut de îngrijorare pentru guvernele centrale. Şi cum în interior şcolile şi universităţile erau dominate de viziunea unei naţiuni imemoriale, iar lupta pentru eliberare naţională era comemorată prin sărbători publice, teoriile purităţii etnice şi pietăţii religioase fiind înfăţişate de poeţi şi istorici, realitatea complicată de pe coastă apărea din ce în ce mai discrepantă.

Probleme pe linia spre Köstence

Unul dintre primii care au observat schimbările rapide în transport, comerţ şi comunicaţii produse după Războiul Crimeei a fost un tânăr inginer britanic pe nume Henry Barkley. Spre sfârşitul anilor 1850, Barkley a fost invitat de fratele său mai vârstnic, un proeminent om de afaceri, cu bune contacte în administraţia otomană, să-l ajute să proiecteze şi să construiască linii de cale ferată în Dobrogea, viitorul *vilayet* Tuna.

Compania Barkley era una dintre primele firme care s-au implicat în proiectele de infrastructură din vestul Mării Negre. Câştigase contractul de construcţie a liniilor de cale ferată ce legau Varna şi Köstence de Dunăre şi, mai târziu, după declararea independenţei, avea să realizeze primele mari tronsoane de cale ferată din România. La fel cum ruşii construiseră linia transcaucaziană pentru a scurtcircuita interesele britanice din Trabzon, turcii credeau că noile linii de cale ferată spre porturile Varna şi Köstence aveau să le aducă un avantaj serios în concurenţa cu Odessa, cu atât mai mult cu cât, la începutul lucrărilor, grâul mai era încă transportat până la Odessa în care trase de boi, şi nu cu trenul.

Suferind de rău de mare după o călătorie foarte agitată, Barkley a sosit de la Istanbul la Varna cu un vapor cu aburi. În zdruncinăturile la fel de teribile ale diligenţei, a ajuns până la urmă la Köstence. A petrecut următoarele săptămâni relaxându-se în port şi ieşind adesea la vânătoare prin câmpiile mlăştinoase din jur, de unde se întorcea cu iepuri, potârnichi şi dropii. În fine, centrala din Londra a ordonat demararea lucrărilor şi de-abia atunci a început adevărata aventură.

Barkley a fost instalat în fruntea a cinci sute de muncitori a căror sarcină era să niveleze traseul şinelor. Fuseseră adunaţi din toată Dobrogea – creştini şi musulmani, moldoveni, valahi, bulgari şi turci, în diferite combinaţii – şi erau supravegheaţi de un maistru îndesat din Durham, a cărui ambliopie îi băgase în sperieţi pe localnici.

Nu era un loc prea primitor. În mlaştini se formau nori de ţânţari ce răspândeau malaria. Modul tradiţional de a-i alunga – arzând grămezi de bălegar – se dovedise la fel de insuportabil. Nici munca în sine nu era mai uşoară. În câmpie, vara pământul se întărea şi, în timp ce săpau, lucrătorii dădeau adeseori de pietre cioplite sau stele funerare pe care le îndepărtau cu greu. De obicei, Barkley cerea ca antichităţile să fie distruse şi aruncate ; doar din când în când mai trimitea câte o piesă muzeului Universităţii din Oxford.

Linia de tren de la Köstence la Karasu, un sat de pe Dunăre, a fost terminată în anul 1860. Primele curse pe micul tronson din stepă au scos însă la iveală alte probleme. Localnicii nu înţelegeau că trenurile nu puteau frâna prea repede şi treceau cu turmele peste şine chiar prin faţa locomotivei. Rezultatul îţi întorcea stomacul pe dos. „Nu voi uita niciodată cum arăta locomotiva...", descria Barkley, mai târziu, rezultatele ciocnirii cu o turmă de şaptezeci de oi. „De la şine până la coş, totul era plin de sânge şi, deşi m-am ascuns în spatele cazanului, n-am reuşit să scap neatins. Eram stropit cu sânge fierbinte pe faţă şi pe mâini şi-mi era o greaţă teribilă."[30]

În deceniile următoare, calea ferată a devenit totuşi sursa principală de dezvoltare în Dobrogea. Terminarea podului peste Dunăre în 1895 a permis extinderea liniei până la Bucureşti, unde făcea joncţiunea cu tronsonul principal, care mergea în Europa Centrală. Aşa cum Köstence/Constanţa ajunsese principalul port al României independente după 1878, Varna avea să fie cea mai importantă platformă de export a principatului bulgar creat tot prin Tratatul de la Berlin. Ambele oraşe au devenit escale obişnuite pe ruta Dunăre-Istanbul.

Barkley ştia că participă la un proiect care urma să influenţeze semnificativ comerţul pe ţărmul vestic al Mării Negre. Şi totuşi, dintre toate lucrurile la care fusese martor în anii pe care îi petrecuse în Dobrogea, cel mai bine îşi amintea o întâmplare ce îi stăruise multă vreme în memorie.

În perioada în care Barkley lucra în zonă, mai multe cete de tătari din Crimeea s-au refugiat în Dobrogea, trecând graniţa pe apă sau pe uscat. Unii încercau să scape de represaliile autorităţilor ţariste, care îi condamnau pe toţi tătarii pentru câteva episoade mai curând izolate de colaboraţionism din timpul Războiului Crimeei. Alţii erau atraşi de loturile promise de statul otoman, ce încerca să mărească numărul de musulmani într-o provincie în bună parte creştină. Barkley văzuse navele încărcate până la refuz cu imigranţi tătari acostând la Köstence.

Vasele cu aburi sau cu pânze erau înţesate de sute de pasageri lipsiţi de hrană şi apă. Toate locurile libere era ocupate cu obiectele pe care refugiaţii le aduceau cu ei, unelte agricole, căruţe şi chiar cămile şi alte animale. Mulţi sufereau de rău de mare sau, mai grav, de boli infecţioase precum variolă, tifos

sau pojar, boli ce se răspândeau de pe corăbii în porturi, iar de acolo în întreaga provincie. Cei care muriseră pe drum erau pur şi simplu aruncaţi peste bord, chiar dacă nava intrase deja în radă, iar plajele de la Köstence la Varna erau pline de cadavre.

Curând, sub conducerea lui Barkley, noua linie ferată a fost inaugurată. Emigranţii tătari au fost încărcaţi în vagoane şi transportaţi la Dunăre. De acolo trebuiau să fie preluaţi de barje şi duşi în amonte spre destinaţiile fixate de statul otoman. Pe malul fluviului, s-a constatat că vasele pe care ar fi trebuit să se îmbarce nu puteau prelua decât o parte dintre ei. Mii de oameni dormeau pe mal în aşteptarea următorului vapor. Spectacolul era oribil. „Mulţi dintre ei erau prea bolnavi pentru a putea fi deplasaţi, dar nu puteau rămâne nici pe plajă, sub cerul liber, aşa că până la urmă i-au luat oricum", îşi aminteşte Barkley. „Mulţi au murit în vagoane şi au fost aruncaţi afară din mers de prietenii lor, pe care mizeria extremă părea că îi făcuse insensibili. Alţii îşi dăduseră sufletul în vagoane şi erau călcaţi în picioare şi striviţi de tovarăşii rămaşi în viaţă."[31]

Barkley era martorul unui lung şir de transferuri masive de populaţie care vor schimba drastic fizionomia litoralului Mării Negre. În anii 1850 şi 1860, sute de mii de tătari din Crimeea au părăsit Imperiul Ţarist şi s-au stabilit în regiunile controlate de turci, unii în Anatolia, dar cei mai mulţi în Bulgaria, Serbia şi Tracia. Aveau să fie urmaţi de alte valuri de emigranţi, încă şi mai mari: transmutarea forţată a circazienilor şi a altor munteni de confesiune musulmană în timpul războaielor de cucerire duse de Rusia în nordul Caucazului; masacrarea armenilor şi a altor creştini în estul Anatoliei în anii 1890; deplasarea refugiaţilor, deopotrivă creştini şi musulmani, în timpul războaielor balcanice şi al Primului Război Mondial; asasinarea programatică şi deportarea armenilor, grecilor şi a altor popoare din Imperiul Otoman începând cu 1915 şi până la începutul anilor 1920. Noile tehnologii făceau mai uşor transportul peste mare al grânelor şi petrolului, dar ofereau şi metode noi, eficiente, de eliminare a „alogenilor".

Depopularea

Mutarea forţată a populaţiei, fie ca rezultat al conflictului armat, fie ca urmare a unor inginerii administrative, nu e un fapt senzaţional în jurul Mării Negre, cum nu e nici în alte părţi ale Europei. Porturile erau şi în Antichitate locuri de exil pentru poeţi ireverenţioşi sau pentru disidenţi politici. În perioada otomană, practica numită *sürgün*, care presupunea exilarea unor sate întregi, era

folosită fie pentru a-i pedepsi pe localnicii turbulenţi, fie ca formă de colonizare a teritoriilor subpopulate. Politici similare au fost aplicate odată cu expansiunea spre sud a Imperiului Ţarist în secolele al XVIII-lea şi al XIX-lea. Tătarii, grecii şi armenii au fost alungaţi din Crimeea, iar stepele Noii Rusii au fost repopulate cu ţărani de origine slavă. Demarcaţia dintre exil ca pedeapsă şi exil ca politică demografică a fost întotdeauna neclară, dar rareori deportarea se baza pe un argument întemeiat pe vina colectivă a unui anumit grup cultural. Imperiile apelau la inginerii demografice pentru că acestea erau o prerogativă a suveranului, indiferent că el se numea cezar, sultan sau ţar.

De la mijlocul secolului al XIX-lea, transferurile de populaţie planificate s-au accelerat şi şi-au schimbat natura. Transportul indivizilor se simplificase: trenurile şi vapoarele cu aburi făceau drumul incomparabil mai uşor decât carele trase de boi sau vasele cu pânze. Pe lângă asta, mai exista şi un nou impuls filozofic. Ascensiunea naţionalismului, mai întâi ca mişcare culturală răspândită în rândul claselor educate din Europa, iar pe urmă ca politică de stat care echivala legitimitatea cu destinul istoric al unor naţiuni definite cultural, a procurat motive suplimentare pentru a strămuta diferite populaţii.

Se făceau deja simţite mutaţii subtile, dar tot mai clare, în ideile constitutive ale puterii statale. Atât Imperiul Otoman, cât şi Imperiul Ţarist trecuseră, la mijlocul secolului, prin reforme substanţiale. În timpul perioadei *Tanzimat*, turcii au încercat să reducă decalajul tehnologic ce îi despărţea de Europa şi să reconfigureze identitatea otomană – care, deşi tolerantă faţă de alte religii, plasa în centrul său islamismul – în termeni multiconfesionali. La rândul ei, Rusia se angajase într-un proces de reformă ca urmare a înfrângerii suferite în Războiul Crimeei, ce a dus la abolirea şerbiei. Ambele iniţiative au avut însă o viaţă scurtă. Experimentul *Tanzimat* a luat sfârşit odată cu urcarea pe tron a sultanului Abdülhamit al II-lea (care a domnit între 1876 şi 1909), suveran reacţionar, însufleţit de cea mai conservatoare viziune a imperiului ca stat islamic. Ţarii Alexandru al III-lea şi Nicolae al II-lea au instituit un curs contrareformator, pornind din nou de la ideologia trinităţii ortodoxie-autocraţie-naţionalitate ca bază a puterii de stat. Deşi pe o scară mai redusă, viziunile naţionaliste se manifestau şi în vecinătatea acestor imperii. România îşi câştigase independenţa în anul 1878 şi, imediat după aceea, s-a angajat în procesul de creare a unui stat al românilor pentru români, prin excluderea evreilor şi a altor minorităţi etnice care trăiau pe acelaşi teritoriu. Ideile purităţii culturale, a teritoriului naţional şi a alogenului vor duce la vaste schimbări demografice şi identitare.

În secolul al XIX-lea, deportările ţineau iniţial de o strategie de pacificare a frontierelor după un război de expansiune, destul de răspândită şi în alte părţi ale lumii. Dacă o populaţie refuza să recunoască suzeranitatea noii puteri,

autorităţile treceau pur şi simplu la strămutarea unor comunităţi întregi. Cucerirea Caucazului a fost însoţită de defrişări, distrugeri de sate şi mutarea populaţiei – politică iniţiată de viceregele Voronţov, fostul guvernator al Noii Rusii. După înfrângerea definitivă a grupurilor de rezistenţă la începutul anilor 1860, guvernul rus a procedat la golirea sistematică a satelor caucaziene şi la expulzarea în Imperiul Otoman a sute de mii de munteni musulmani – circazieni, ceceni sau alte grupuri etnice. Vasele porneau din porturile din Caucaz spre Sinop, Trabzon şi Varna, unde muntenii erau pur şi simplu descărcaţi pe mal. Mortalitatea ca urmare a bolilor, deshidratării şi foamei era atât de mare, încât martorii au numit aceste transporturi „cimitire plutitoare"[32]. Exista însă şi reversul politicii de expulzare. Aşa cum ruşii sperau să cureţe frontiera de rebelii musulmani şi să o repopuleze cu ţărani de origine slavă şi cazaci, turcii îi plasau pe caucazieni la propriile frontiere problematice din Balcani, estul Anatoliei şi ţinuturile arabe.

Expulzarea tătarilor, caucazienilor şi a altor musulmani din Imperiul Ţarist în a doua jumătate a secolului al XIX-lea a fost o întreprindere colosală – în cifre rotunde, probabil un milion şi jumătate de emigranţi din Crimeea şi Caucaz au părăsit Rusia, mulţi dintre ei murind pe drum sau imediat după relocare. Potrivit unor calcule, ca urmare a deportării musulmanilor, populaţia din Crimeea a scăzut cu 25%, iar cea din Caucaz, chiar ceva mai mult[33]. Războiul din 1877-1878 a dus la exodul altor comunităţi, în special tătari şi musulmani (inclusiv populaţii pe care le-am numi astăzi turci) din Serbia şi România. Încă mai mulţi au fost dezrădăcinaţi în timpul războaielor balcanice din 1912 şi 1913. În total, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, până la începutul Primului Război Mondial, cel puţin două milioane şi jumătate de musulmani civili – deşi, probabil, cifra e mult subestimată – au murit în Rusia şi în Balcani ca urmare a războiului şi a politicilor oficiale de purificare etnică[34].

Lucrurile stăteau la fel şi de cealaltă parte a mării, de-a lungul coastei de sud-est, dar victimele erau creştinii din porturile otomane şi din Anatolia. Lunga istorie comercială a unor oraşe precum Trabzon, Samsun şi Rize a atras aici negustori greci, armeni sau alţi creştini din Anatolia, Marea Egee ori de prin alte părţi, comunităţi care reprezentau acum un procent important din populaţie. În special armenii, datorită legăturilor de familie şi contactelor sociale pe care le aveau în Orientul Apropiat, se aflau în centrul unor reţele comerciale ce se întindeau din bazarele de la Tabriz până în pieţele din Leipzig. În general, aceste comunităţi religioase duceau o viaţă liniştită, fiecare exercitând un numit grad de control asupra propriilor instituţii şi afaceri, în concordanţă cu sistemul otoman de autoguvernare confesională cunoscut sub numele de *millet*. Influxul de musulmani din Caucaz în oraşele de la mare şi reinstalarea lor în Anatolia a dus însă la numeroase dispute asupra pământului şi la raiduri periodice

ale caucazienilor. Nou-veniţii se simţeau exploataţi de comunităţile mai vechi, în vreme ce armenii şi alţi creştini erau covârşiţi de avalanşa de deportaţi musulmani.

Războiul ruso-turc şi pacea instituită după aceea au dat o turnură politică acestor tensiuni comunitare. Încurajaţi de succesul creştinilor din Balcani ce reuşiseră să se emancipeze de sub tutela otomană şi să întemeieze state noi, liderii armenilor, mai ales cei care trăiau în Europa Occidentală şi în Rusia, au început să militeze pentru crearea unei Armenii autonome sau chiar independente. Pentru atingerea acestui scop, chiar şi prin forţă în ultimă instanţă, au luat fiinţă mai multe societăţi revoluţionare. Ţarul încuraja aspiraţiile armenilor, văzând în ele un factor de slăbire a puterii otomane. Episoadele din anii 1870 au dus la exacerbarea conflictului dintre armeni şi autorităţi. Deşi sprijinul pentru grupurile radicale era probabil limitat, locuitorii armeni din porturi erau nemulţumiţi de sistemul de taxe promovat de administraţia imperială. Comunităţile din Anatolia fuseseră aduse la exasperare de raidurile kurzilor şi ale altor musulmani, inclusiv refugiaţi din Caucaz.

În vara anului 1894, revolta antifiscală a armenilor din Sason, în estul Anatoliei, a fost un semnal pentru asociaţiile revoluţionare, care sperau să declanşeze o revoltă generală la scara întregului imperiu. Planul a eşuat, dar evenimentele i-au oferit un bun pretext lui Abdülhamit al II-lea, care se îndoia de loialitatea armenilor faţă de statul otoman. Între 1894 şi 1896, trupele neregulate ce fuseseră trimise pentru a pune capăt unor presupuse insurecţii s-au angajat în atacuri împotriva comunităţilor armene. Mai bine de 80.000 de armeni – unele estimări vorbesc de 300.000 – şi alţi creştini au fost ucişi ca urmare a campaniilor de pedepsire desfăşurate cu acordul autorităţilor, a brigandajului haotic, disputelor asupra pământului şi vendetelor locale[35].

Masacrele hamidiene nu urmăreau exterminarea sau expulzarea totală a armenilor, dar, în comparaţie cu fuga tătarilor şi a circazienilor petrecută cu trei decenii înainte, au marcat o schimbare importantă. Tacticile utilizate de ruşi în Caucaz fuseseră abominabile, mărturie stând satele arse din temelii şi populaţia alungată. Însă populaţiile caucaziene nu suferiseră pentru ceea ce erau, ci din cauza locului unde se aflau, adică în calea planurilor de expansiune imperială şi într-un teritoriu pe care strategii ruşi îl percepeau ca o ameninţare. În schimb armenii erau atacaţi din cauza identităţii lor. Comunităţile care trăiau în oraşele de pe ţărm sau în satele din estul Anatoliei nu le puneau probleme de securitate autorităţilor otomane. Activitatea revoluţionară se limita la câteva grupuri de gherilă care operau mai mult în străinătate şi care se aflau de obicei în conflict cu elitele armene din Imperiul Otoman. După cum se va vedea, masacrele hamidiene au constituit doar primul act al unei lungi drame umane, în care diferiţi indivizi ce-şi duceau viaţa de jur-împrejurul mării aveau să fie

consideraţi primejdioşi pentru siguranţa statelor şi imperiilor riverane, smulşi din casele lor, ucişi sau forţaţi să emigreze. Ideea „alogenilor" şi a popoarelor duşmane va atinge apogeul ceva mai târziu, între 1915 şi 1923, în marea segregare a comunităţilor multietnice şi multiconfesionale de pe ţărmuri.

Primul Război Mondial s-a întins încet către Marea Neagră, unde operaţiunile navale au rămas fără consecinţe strategice, în comparaţie cu mişcările de trupe de pe celelalte teatre ale frontului de răsărit. Rusia şi Turcia au intrat în război, în tabere opuse, în noiembrie 1914, dar Bulgaria s-a alăturat Puterilor Centrale abia un an mai târziu. După aproape încă un an, România s-a lăsat convinsă să renunţe la neutralitate şi să intre în luptă alături de Marea Britanie şi Franţa. Ceva mai devreme, Aliaţii încercaseră să ocupe cel mai important punct strategic din regiune - poarta de intrare spre Istanbul şi Dardanele -, dar nefericita campanie de la Gallipoli a trenat de-a lungul întregului an 1915.

Confruntările navale între ruşi şi turci erau rare. Ambele armate intraseră în război nepregătite. Flota imperială rusă ducea lipsă şi de oameni, şi de echipament. Condiţiile groaznice de la bordul navelor dăduseră naştere unui celebru incident în vara anului 1905, când echipajul crucişătorului „Potiomkin" se răsculase, pusese stăpânire pe navă şi se refugiase la Constanţa. Nici otomanii nu o duceau mai bine. Alocaţiile bugetare pentru marină erau insignifiante. Imensa datorie publică făcea imposibile noi împrumuturi. În general, autorităţile erau mult mai interesate să contracareze rebeliunile interne decât să lupte pe mare : înainte de război, cheltuielile jandarmeriei - unul dintre instrumentele violenţelor din anii 1890 - depăşeau bugetul total al marinei[36]. Totuşi, sultanul, care luase importanta decizie strategică de a renunţa la vechile relaţii cu Marea Britanie pentru o legătură mai strânsă cu Germania, obţinuse câteva nave germane blindate, cu tot cu echipaj.

Otomanii lansaseră atacuri preventive asupra unor baze ruseşti încă înainte ca ţarul să declare război. Navele otomane au bombardat porturile Sevastopol, Novorossiisk şi Odessa, cauzând însă pierderi minime. Ruşii au ripostat printr-un efort masiv de minare a coastei anatoliene şi prin interceptarea transporturilor de cărbune, strategie care, până la mijlocul anului 1915, a dus la distrugerea tuturor vaselor carbonifere otomane. (Marina a recurs apoi la feriboturi de pasageri de pe Bosfor şi la mici ambarcaţiuni pentru aprovizionarea cu cărbune.) Singura bătălie notabilă a avut loc într-o zi ceţoasă, în largul coastelor Crimeei, între distrugătorul german „Goeben", aflat sub pavilion otoman, şi câteva nave de război ruseşti, la capătul căreia s-au înregistrat puţine victime. Pe uscat, ruşii au atacat dinspre sudul Caucazului estul Anatoliei, reuşind să cucerească până în primăvara anului 1916 oraşele Erzurum şi Trabzon. Prăbuşirea armatelor ruseşti după revoluţia din 1917 le-a permis turcilor să recâştige controlul asupra

coastei de sud-est, dar Marea Neagră era deja un front secundar. Soarta otomanilor se juca de fapt în sud-vest, în luptele cu trupele britanice din Levant, care vor reuşi în cursul anului următor să ocupe poziţiile deţinute de otomani în Orientul Apropiat şi în Orientul Mijlociu.

Războiul a provocat masive mişcări de populaţie, incomparabil mai mari decât desele exoduri de la sfârşitul secolului al XIX-lea. Succesele ruşilor pe frontul caucazian fuseseră însoţite de o revoltă a armenilor în estul Anatoliei. Contraofensiva otomană împotriva Rusiei a implicat şi o campanie de represiune îndreptată împotriva civililor armeni. Aceste masacre şi deportări, sancţionate de un guvern ce renunţase la idealurile otomane de toleranţă în favoarea unei noi forme de naţionalism etnic, au culminat cu genocidul din 1915. Consulul general al Italiei la Trabzon îşi amintea mai târziu evenimentele din port:

> Trecerea şirurilor de exilaţi armeni pe sub ferestrele şi prin faţa uşii consulatului; rugăminţile lor, pe care nici eu şi nici alţii nu le puteam îndeplini; oraşul sub asediu, păzit de 15.000 de soldaţi în echipament de război, de mii de agenţi de poliţie şi de trupe de voluntari...; sutele de cadavre descoperite în fiecare zi la marginea drumurilor străbătute de exilaţi; tinerele femei convertite cu forţa la islam sau exilate la fel ca toţi ceilalţi; copiii smulşi din familiile sau şcolile creştine şi daţi cu forţa familiilor musulmane sau, dacă refuzau, urcaţi pe vapoare numai în cămăşuţe şi înecaţi în Marea Neagră ori în fluviul Deyirmen [Değirmendere] – iată amintirile mele de neşters de la Trebizond...[37]

În întregul Imperiu Otoman, dar mai ales în provinciile din estul Anatoliei, între 800.000 şi un milion şi jumătate de armeni şi alţi creştini au fost ucişi în mod deliberat sau au murit în timpul marşurilor forţate spre locurile de exil, situate departe de zonele sensibile de la graniţă.

În Balcani, musulmanii fugeau din calea forţelor aliate, dar, în general, în cele două imperii care se prăbuşeau, refugiaţi de tot felul se îndreptau spre oraşele de la malul mării pentru a scăpa de violenţă şi foamete. Civilii se înghesuiau prin porturi, încercând să-şi găsească salvarea la bordul navelor ruseşti, britanice şi americane. Organizaţii caritabile europene şi americane soseau în zonă pentru a organiza distribuţia de hrană şi îmbrăcăminte, iar copiii orfani erau trimişi cu miile spre o viaţă nouă în străinătate.

Armistiţiul a adus liniştea pe frontul de vest, dar la nord de Marea Neagră violenţa a continuat în timpul războiului civil din Rusia, producând şiruri masive de refugiaţi. Foametea a cuprins stepele Ucrainei. Nu peste multă vreme, pentru a ameliora situaţia, s-a început derularea unui ambiţios program de sprijin. La începutul anului 1919, Congresul american a aprobat un ajutor de o sută de milioane de dolari pentru Rusia, precum şi pentru armenii, grecii ortodocşi şi

pentru alţi creştini, dar şi pentru evreii din Asia Mică. Sub conducerea lui Herbert Hoover, s-a înfiinţat o nouă American Relief Administration (ARA) în vederea organizării programului de sprijin, şi sute de agenţi au fost trimişi în Balcani, Rusia, Turcia şi în Caucaz pentru a supraveghea derularea activităţilor. Operaţiunile au continuat în Rusia până în 1922, chiar şi în timpul guvernării bolşevice. Nave americane şi aliate patrulau prin radele Mării Negre pentru a asigura securitatea porturilor şi pentru a sprijini evacuarea refugiaţilor ruşi spre Grecia şi spre alte destinaţii. De fapt, puterile europene nu realizau numai transferul refugiaţilor către locaţii sigure ; făcând din deportare un fapt permanent, ele realizau o adevărată purificare etnică, sancţionată de tratatele internaţionale.

La sfârşitul Primului Război Mondial, ţărmul otoman al Mării Negre era controlat de către Aliaţi. Strâmtorile fuseseră ocupate imediat după semnarea armistiţiului, în octombrie 1918. Ceva mai târziu, trupele britanice au ocupat portul Batumi, extinzându-şi controlul asupra liniei transcaucaziene până la Baku. Trupele aliate ţineau sub supraveghere şi porturile de pe ţărmul nordic al Mării Negre, deja pline de refugiaţii alungaţi de războiul civil care stătea să izbucnească în fostul Imperiu Ţarist. Oraşele de la malul mării deveniseră nu doar depozite pentru produsele destinate civililor, ci şi plăci turnante pentru sprijinul aliat acordat armatelor antibolşevice care luptau în Ucraina şi în sudul Rusiei. Înalta Comisie Aliată, cu sediul la Istanbul, îşi exercita autoritatea asupra întregului Imperiu Otoman şi a coastelor Mării Negre, coordonând programul de ajutorare a celor afectaţi de foamete şi a refugiaţilor nu numai în Anatolia, ci şi în sudul Rusiei.

Imperiul Otoman fusese învins şi ocupat, dar o forţă naţionalistă turcă se regrupa în centrul Anatoliei. Mici state, inclusiv o „republică pontică" întemeiată de greci, se formau la iniţiativa puterilor locale. Problema dificilă a vechilor posesiuni ale Imperiului Otoman a fost tranşată formal odată cu semnarea Tratatului de la Sèvres (1920) între puterile aliate şi autorităţile otomane. Tratatul prevedea crearea unui mic stat turc demilitarizat, înconjurat de protectorate greceşti şi italiene, precum şi formarea statelor independente Armenia şi Kurdistan. Provinciile mai îndepărtate ale imperiului intrau sub mandate britanice şi franceze. S-a alcătuit o comisie internaţională pentru guvernarea strâmtorilor, care rămâneau deschise pentru toate navele, atât pe timp de pace, cât şi pe timp de război. Marina otomană a fost desfiinţată aproape în întregime.

Tratatul de la Sèvres le displăcea multora. Pentru rămăşiţele armatei otomane, care exercita acum controlul *de facto* asupra unei mari părţi a Anatoliei, el însemna actul de capitulare a imperiului. Pentru unii dintre Aliaţi, în special pentru greci, înţelegerea nu mergea destul de departe, de vreme ce nu permitea recrearea unui „imperiu grec" cu capitala la Istanbul. Până la urmă s-a recurs

din nou la război pentru a rezolva diferendele. Forţele greceşti, care aveau misiunea să supravegheze litoralul egeean, au început să înainteze spre centrul Anatoliei. Elemente disparate ale armatei otomane s-au regrupat sub comanda unuia dintre eroii de la Gallipoli, Mustafa Kemal, pentru a organiza contraatacul. Noul război dintre greci şi turci a durat până la semnarea unui armistiţiu în octombrie 1922.

La sfârşitul ostilităţilor a fost iniţiată o rundă de negocieri pentru a înlocui Tratatul de la Sèvres cu o nouă înţelegere, care să reflecte realităţile create de conflictul greco-turc. Războiul devastase Anatolia, împrăştiind populaţia şi făcând una cu pământul oraşe importante precum Smirna, incendiată de grecii care fugeau din calea trupelor kemaliste. Retragerea forţei expediţionare greceşti produsese noi valuri de refugiaţi, în vreme ce turcii se dezlănţuiau asupra grecilor, armenilor sau a oricărui grup bănuit că susţine termenii Tratatului de la Sèvres. Imperiul Otoman dispăruse; sultanatul fusese desfiinţat şi înlocuit cu o republică ce exulta naţiunea turcă, şi nu tradiţia otomană şi imperială. În fruntea partidului său, Kemal, care avea să poarte curând numele de Atatürk, ieşea triumfător din primele alegeri pentru noul parlament al republicii.

Negocierile au avut ca rezultat un schimb de populaţii la o scară inimaginabilă, sancţionat prin Tratatul de la Lausanne, semnat de Turcia şi de Aliaţi în iulie 1923[38]. Pentru a omogeniza etnic populaţia atât în Grecia, cât şi în Turcia şi pentru a proteja minorităţile de eventualele represiuni guvernamentale, tratatul prevedea transferarea în Grecia a un milion şi jumătate de creştini ortodocşi din Anatolia, inclusiv din porturile de la Marea Neagră, şi a 350.000 de musulmani din Grecia, care locuiau mai ales pe coasta egeeană a Macedoniei. (Ortodocşii din Istanbul şi musulmanii din vestul Traciei au fost exceptaţi de la expulzare.) Pe lângă trauma psihică a transmutării – acum aprobată de principalele puteri europene –, deportaţii au avut parte de teribile suferinţe fizice. Familii întregi erau ţinute în tabere insalubre înainte de a fi înghesuite în cala vapoarelor. Tâlharii la drumul mare sau funcţionarii veroşi nu scăpau nici o ocazie să-i fure. Normele de integrare a refugiaţilor în noile lor ţări se dovedeau nu de puţine ori inadecvate. În plus, de multe ori, tocmai identităţile deportaţilor făceau ca întegrarea să fie dificilă. Tratatul de la Lausanne presupunea că distincţia dintre „greci" (apelativ ce acoperea toate populaţiile ortodoxe din Imperiul Otoman) şi musulmani era limpede şi că ambele comunităţi simţeau o afinitate spontană, naturală pentru Grecia sau pentru noua republică turcă. Numai că, de multe ori, distincţia nu era tocmai clară. Existau ortodocşi – deci, conform tratatului, „greci" – care vorbeau numai turca sau un dialect grecesc, neinteligibil pentru grecii din Marea Egee. În acelaşi timp, un turc din Grecia se putea descurca mai uşor în greacă sau într-o limbă slavă vorbită în Balcani decât în turcă.

Desigur, deportarea îi viza pe cei despre care se credea că au o anumită origine etnică. Pentru a stabili dacă o persoană sau o familie era „transferabilă", tratatul prevedea instituirea unei comisii interguvernamentale. Până la mijlocul anilor 1920, Trabzon, Samsun şi Sinop au fost golite de creştini. Au fost alungate până şi comunităţile de limbă greacă din munţii pontici, din regiunea Matzouka, unde urmaşii bizantinilor supravieţuiau de secole prin mănăstiri şi cătune. Oameni care îşi mai spuneau încă „romani" – *romaioi* sau *rumlar* – s-au transformat deodată în „eleni", tot aşa cum unii care se numeau dintotdeauna musulmani s-au trezit „turci", şi asta în nişte ţări de care nu îi lega mai nimic. A fost „o soluţie complet greşită şi falsă", declara Lordul Curzon, unul dintre autorii Tratatului de la Lausanne, „pentru care lumea va plăti un preţ usturător o sută de ani de acum încolo"[39].

Este vorba în cazul acestor migraţii forţate, şi mai ales în cazul victimelor pe care le-au produs, de un genocid? Majoritatea deportărilor diferă sub două aspecte esenţiale de ceea ce este de regulă definit ca genocid în raport cu alte forme de violenţă organizată: intenţia de a elimina pur şi simplu un popor, iar nu de a-l strămuta pe alt teritoriu; şi justificarea asasinatului printr-o ideologie clară, a superiorităţii rasiale, de exemplu. Numai rareori, aşa cum s-a întâmplat cu armenii în 1915, autorităţile guvernamentale şi-au propus să elimine o populaţie. Încă şi mai rar a existat o ideologie coerentă care să raţionalizeze aceste acţiuni. Şi totuşi, obiectivele violenţei organizate a statului estompează simplele distincţii conceptuale între genocid, purificare etnică şi emigrare forţată. Pentru multe dintre victime şi descendenţii lor, deportările şi asasinatele sunt, privind retrospectiv, evenimente istorice profunde, puncte de cotitură în conştiinţa colectivă a grupului de care aparţin. Ca toate episoadele de acest fel, ele poartă un nume clar: *ch'art* pentru armeni, *katastrophe* pentru grecii din Pont, *mübadele* pentru turci.

Rezultat direct al politicilor guvernamentale, modificările demografice survenite în zona de coastă între anii 1860 şi anii 1920 n-au avut precedent nici ca anvergură, nici din perspectiva tragediilor pe care le-au cauzat. Populaţia tătară din Crimeea, în scădere încă din secolul al XVIII-lea, s-a redus şi mai mult odată cu transferul în Bulgaria sau spre alte teritorii otomane. Regiunile muntoase din Caucazul de Vest au fost practic depopulate, circazienii şi alţi munteni fiind împrăştiaţi prin Balcani şi Orientul Mijlociu. Comunităţile armene din Trabzon, Samsun şi din alte porturi de pe ţărmul sudic şi sud-estic au început să dispară după masacrele din anii 1890 şi au fost eliminate în timpul măcelurilor organizate din 1915. Câţiva ani mai târziu, ortodocşii din zona

litoralului – cei mai mulţi dintre ei de origine greacă, dar fără vreo legătură cu statul naţional grec – au fost smulşi din comunităţile lor şi „înapoiaţi" Greciei.

Secolul XX va fi martorul diminuării şi mai pronunţate a eterogenităţii culturale care definise multă vreme litoralul Mării Negre, în special odată cu asasinarea în masă a evreilor şi reluarea deportărilor tătarilor din Crimeea şi a caucazienilor în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Rapida omogenizare culturală a avansat în tandem cu încercările istoricilor şi ale altor intelectuali naţionalişti de a rescrie trecutul istoric şi de a scoate la lumină sau, de cele mai multe ori, de a inventa o legătură veche şi indestructibilă între popoarele de pe uscat şi mare.

„Despărţirea apelor"

Apariţia unor state noi în bazinul Mării Negre la sfârşitul secolului al XIX-lea şi începutul secolului XX a generat dispute privind controlul asupra mării şi a resurselor din adâncuri. Deja în anul 1878, „despărţirea apelor" Dunării – cu alte cuvinte, atribuirea dreptului de pescuit şi trasarea graniţelor de stat pe canalele mereu schimbătoare ale deltei – era o problemă atinsă de Tratatul de la Berlin. În deceniile următoare, stabilirea cărui stat îi aparţine o porţiune din mare va ocupa un loc tot mai proeminent în diplomaţia statelor riverane.

Ideea „apelor teritoriale" este un oximoron obţinut prin extensia conceptului de autoritate teritorială, şi a rămas o noţiune imperfect asimilată de dreptul internaţional o bună parte din secolul XX. Clarificarea ei depindea de mai mulţi factori, printre care crearea unor instituţii legale internaţionale, realizarea unor progrese ştiinţifice în măsurarea latitudinii şi longitudinii şi îmbunătăţirea tehnologiilor navale care să le permită statelor să patruleze în apele despre care spuneau că le aparţin. În Marea Neagră, delimitarea graniţelor a avansat mai lent decât în alte părţi ale lumii. Nici până astăzi nu există vreun tratat care să stabilească distanţa de la ţărm care aparţine exclusiv unui stat, motiv pentru care disputele privind dreptul de pescuit sunt frecvente. În anul 2000, o navă de coastă ucraineană a deschis focul asupra unui pescador turcesc şi l-a scufundat sub pretextul că staţionase prea mult în apele teritoriale ale Ucrainei.

Totuşi, în perioada interbelică au fost semnate două importante convenţii ce reglementau regimul mării şi al strâmtorilor. Acelaşi tratat încheiat la Lausanne care aprobase transferul de populaţii între Grecia şi Turcia stipula şi regulile de traversare dinspre Marea Egee spre Marea Neagră. Tratatul afirma libertatea totală de navigaţie prin strâmtori, pe timp de pace, atât a navelor comerciale, cât şi a celor de luptă. Totuşi, în Marea Neagră nu era admisă o forţă militară

mai mare decât cea mai puternică flotă a uneia dintre ţările riverane, fie că era vorba de regatele Bulgariei şi României, de Uniunea Sovietică sau de Turcia. Malurile Bosforului şi ale Dardanelelor urmau să fie demilitarizate, Turcia renunţând la dreptul de a menţine efective şi instalaţii militare la o distanţă mai mică de cincisprezece kilometri de ţărm. Nemulţumiţi de această prevedere, zece ani mai târziu, turcii au cerut o revizuire a Tratatului de la Lausanne. O nouă înţelegere, semnată la Montreux în 1936, a restabilit suveranitatea totală a Turciei asupra ţărmului strâmtorilor şi a reafirmat principiul liberului acces pe timp de pace. În caz de război, Turcia îşi rezerva dreptul de a controla traficul prin strâmtori după cum credea de cuviinţă. Convenţia mai limita gabaritul şi numărul navelor pe care puterile străine le puteau trimite în Marea Neagră, precum şi durata cât puteau să staţioneze în zonă. Cu excepţia unor prevederi legate de siguranţa traficului introduse unilateral de turci în anii 1990, Convenţia de la Montreux a rămas până astăzi instrumentul ce reglementează accesul în Marea Neagră.

Exista însă ceva mai profund în interesul tot mai mare al statelor riverane pentru ceea ce se întâmpla în zona pontică. Marea şi apele teritoriale nu erau revendicate doar ca simple posesiuni ale statului, ci ca un patrimoniu al naţiunilor istorice care trăiau în jurul mării. Istoricii scrutau trecutul pentru a descoperi înclinaţii maritime la geţi, daci, traci sau alte popoare antice. Legătura cu marea era celebrată drept esenţa măreţiei naţionale, calea vitală spre lumea cea largă. Cu ocazia botezării primei nave militare cu aburi a României, la sfârşitul secolului al XIX-lea, ministrul de Război arăta că misiunea vasului nu era doar aceea de „a-i instrui pe fiii poporului în arta navigaţiei", ci şi „de a-i încuraja să recucerească domeniul pierdut al mării"[40]. Scriind spre sfârşitul Imperiului Rus, bine-cunoscutul istoric S.M. Soloviov descria fără urmă de echivoc rolul jucat de mare, în secolul al IX-lea, în formarea legăturilor dintre rosi – astăzi consideraţi protoruşi – şi restul Europei, accentuând caracterul tragic al invaziilor popoarelor migratoare care au distrus aceste legături economice şi culturale:

> Sudul statului rus era într-adevăr o graniţă, marginea europeană a stepei. Era o margine întinsă, neprotejată în nici un fel de vreo formă de relief şi, ca atare, deschisă invaziei hoardelor nomade... Imperiul Rus n-a fost numai atacat de nomazi, ci şi rupt de ţărmul Mării Negre, făcând astfel dificilă comunicarea cu Bizanţul... Barbarii din Asia au încercat să ne ia toate drumurile şi căile prin care comunicam cu Europa educată[41].

Cele câteva volume ale istoriei lui Soloviov se încheie la mijlocul anilor 1770, când, după împărţirea Poloniei şi deschiderea Mării Negre, legăturile Rusiei

cu nordul şi sudul Europei au fost restabilite, punând capăt secolelor de izolare în care aceasta fusese aruncată de invaziile barbare. Atât imperiul, cât şi poporul rus şi-au reluat în sfârşit locul, potrivit lui Soloviov, în rândul marilor ţări europene care aveau acces la oceanele lumii.

Anticii locuitori ai ţărmurilor au fost inseraţi în aceste istorii ale naţiunilor ce accentuau legătura firească dintre popor şi mare. Noua ştiinţă a etno-istoriei căuta originea statelor şi a popoarelor moderne adânc în trecutul tulbure. Rosii deveneau ruşi sau, pentru istoricii ucraineni de mai târziu ori din diaspora, ucraineni. Geţii şi dacii, romanizaţi după cucerirea Daciei de către Traian, erau strămoşii românilor. Tracii se transformau în bulgari. În cazurile rare când mai existau versiuni contemporane ale respectivilor înaintaşi, statele imaginau politici speciale pentru a cultiva legătura cu aceste populaţii. De exemplu, în sudul Balcanilor, regatul României strângea legăturile cu vlahii, un popor de ciobani ce vorbea o limbă de origine latină asemănătoare cu româna. Înainte de Primul Război Mondial, România sprijinea cu donaţii şi burse educaţia copiilor vlahi, iar în anii 1920 lansa un program de relocare în Dobrogea a mii de familii de vlahi din Albania, Grecia şi Macedonia. Din punctul de vedere al statului, colonizarea era de două ori profitabilă : pe de o parte, prin intermediul ei, un segment nealterat al poporului se întorcea în presupusa lui patrie-mamă ; pe de altă parte, autorităţile înclinau balanţa demografică în favoarea vorbitorilor de limbă română într-o regiune populată în mare măsură de bulgari, turci şi tătari.

Încercarea de a-i redescoperi pe locuitorii antici ai ţărmurilor ducea uneori la concluzii bizare. Chiar înainte de Primul Război Mondial au început să circule zvonuri legate de existenţa unei populaţii „negre" care trăia în apropiere de Batumi. Se spunea că sunt descendenţii foştilor sclavi africani aflaţi în serviciul otoman ori, potrivit celor mai fantastice speculaţii, că ar fi unul dintre triburile pierdute ale lui Israel sau chiar descendenţii colhilor cu părul creţ (care se trăgeau, după Herodot, din egipteni). Etnografii ruşi s-au îmbulzit să studieze acest popor straniu, dar, în locul „tribului" pe care se aşteptau să-l găsească, nu au dat decât peste câţiva indivizi cu pielea mai smeadă. Oricum, relatări despre „negrii" de la Marea Neagră apăreau periodic de-a lungul secolului trecut. În perioada interbelică, propaganda sovietică le folosea ca un exemplu al „prieteniei între popoare" şi al toleranţei promovate de statul sovietic, iar unii activişti de culoare din Statele Unite făceau referinţe la acest „trib" pentru a sublinia armonia instaurată de comunişti[42].

Asumarea mării şi a popoarelor dispărute care trăiseră la marginea ei provoca şi confuzii, de vreme ce unele moşteniri erau revendicate simultan de mai multe popoare. Istoricii români şi bulgari îşi disputau populaţia Dobrogei antice, protoromână

pentru primii, protobulgară pentru ceilalţi. Ruşii şi românii polemizau pe marginea istoriei Moldovei şi Ţării Româneşti, principatele medievale de la nord de Dunăre a căror cultură trecea când drept slavă, când drept latină. Bulgarii şi tătarii se certau pe moştenirea vechilor hanate bulgare ce fuseseră întemeiate de-a lungul fluviului Volga. Iar ucrainenii şi ruşii se considerau descendenţi ai rosilor, care fondaseră primele formaţiuni statale slave la nord de Marea Neagră.

Pentru mulţi istorici, a demonstra legătura esenţială dintre popor şi mare însemna a găsi un argument crucial în favoarea independenţei de stat şi a bloca astfel ambiţiile imperiale ale Rusiei. Marea, susţinea în 1938 marele istoric român Nicolae Iorga, „trăieşte aşa de mult în poesia şi conştiinţa noastră... Este aşa de mult legată de tot felul nostru de a gândi şi de a simţi în tot trecutul nostru"[43]. Contemporanul său, istoricul ucrainean Mihailo Hruşevski, era la fel de categoric în legătură cu locul mării în istoria naţiunii sale. „În vreme ce condiţiile de viaţă istorice îndreptau Ucraina spre vest", nota Hruşevski într-un pasaj faimos în care descria „orientarea pontică" a poporului ucrainean, „geografia o îndrepta spre sud, spre Marea Neagră – acea «mare a rosilor», cum e numită în cronica scrisă la Kiev în secolul al XII-lea, sau, pentru a folosi terminologia modernă, marea ucrainenilor"[44].

Paginile revistelor şi cărţilor de factură academică sunt pline de dezbateri în care e clamat dreptul de proprietate asupra mării şi a ţărmurilor ei. După marile conflagraţii, în timpul conferinţelor de pace, aceste pledoarii erau adunate între copertele unor broşuri şi trimise puterilor europene pentru a le convinge de justeţea uneia sau alteia dintre cauze. Consecinţele politice nu întârziau să apară. Lucrările istoricilor erau folosite pentru a susţine diferite aranjamente teritoriale, iar recursul la dreptul istoric asupra unor regiuni a rămas un reflex curent al mişcărilor iredentiste, constituind uneori chiar punctul de plecare al unor conflicte armate. Începând cu a doua jumătate a secolului al XIX-lea şi pe parcursul secolului următor, statutul fiecărei zone a ţărmului – fie că se numea Dobrogea, Basarabia, Crimeea, Abhazia, coasta pontică sau altcumva – depindea de capacitatea statelor de a mobiliza cele mai convingătoare argumente pentru a susţine dreptul istoric al popoarelor pe care le reprezentau la un teritoriu anume şi, implicit, la ieşirea la mare.

Numai că, în vreme ce istoricii, etnografii şi alţi intelectuali fragmentau marea inserând-o în diferite programe naţionale, alţii, dimpotrivă, începeau să o vadă ca pe un tot unitar. În loc să propună modalităţi de divizare a ei între popoare şi state, o nouă generaţie de oameni de ştiinţă punea în lumină modul în care ceea ce se întâmpla într-o parte a Mării Negre influenţa destinul tuturor.

Cunoaşterea mării

Ecologia porneşte de la premisa că organismul nu este o insulă. Creaturile vii formează un sistem complex de interdependenţe, iar schimbările survenite într-o parte a sistemului afectează capacitatea celorlalte de a supravieţui sau de a se reproduce. Începând cu Aristotel, filozofii şi oamenii de ştiinţă au intuit aceste relaţii fundamentale, deşi studiul mediului natural înţeles ca sistem este relativ recent. Termenul *ecologie* datează din anii 1870, dar a devenit noţiune curentă abia câteva decenii mai târziu.

Oceanele şi mările au început să fie privite ca ecosisteme de puţin timp. Masele acvatice formează sisteme extrem de complexe, a căror înţelegere presupune corelarea rezultatelor obţinute într-o mulţime de ştiinţe fără prea mare legătură unele cu altele, de la mecanica fluidelor la biologie. Oceanografia, nume care circumscrie toate disciplinele ştiinţifice implicate în studierea universului marin, presupune nu numai cunoaşterea intimă a aspectelor neobişnuite ale interacţiunii dintre apă, pământ şi fenomenele climaterice, ci şi înţelegerea modului în care aceasta afectează existenţa animalelor şi plantelor aflate în diferite puncte ale lanţului biologic, de la suprafaţa apei până în adâncurile întunecate.

Studiul oceanografic al Mării Negre are un pedigree mai curând ca speculaţie filozofică decât ca ştiinţă[45]. Aristotel şi Leonardo da Vinci s-au lansat în teorii ce încercau să explice unele dintre cele mai izbitoare ciudăţenii ale mării, printre care şi faptul că o masă de apă în care se varsă atât de multe râuri nu îşi iese din matcă. Abia în secolul al XVII-lea a fost creat primul model experimental capabil să explice cea mai importantă caracteristică a mării: schimbul de apă cu Mediterana.

În anul 1679, un tânăr conte italian pe nume Luigi Fernando Marsigli, aflat în vizită la Istanbul, s-a arătat contrariat de relatările privind cei doi curenţi ai Bosforului, unul de suprafaţă, dinspre Marea Neagră spre Mediterana, şi unul de adâncime, curgând în direcţie opusă. Marsigli a dovedit existenţa celor doi curenţi cu ajutorul unei frânghii la capetele căreia a legat mai multe dopuri din plută albă. Potrivit previziunii, dopurile de la suprafaţă pluteau spre Mediterana, iar cele scufundate se îndreptau în direcţie opusă. Până aici, nimic nou: fenomenul era cunoscut oricărui pescar ce-şi aruncase vreodată năvoadele în strâmtori. Nouă era însă explicaţia dată de Marsigli.

Speculaţiile anterioare privind cauza acestor curenţi se bazau fie pe formele de relief, fie pe climă. Se bănuia că relieful submarin are un cuvânt de spus sau că vânturile din nord împing apa Mării Negre înspre Mediterana. Marsigli

a arătat că fenomenul nu are nici o legătură cu denivelările terenului sau cu direcţia vântului, fiind generat de însăşi natura apei.

El a pornit de la observaţia că straturile superioare şi straturile inferioare ale apei din strâmtori sunt înzestrate cu proprietăţi diferite. Aristotel ştia şi el că Mediterana, cu alte cuvinte curentul de adâncime, e mai sărată decât Marea Neagră, a cărei salinitate este mult mai scăzută decât a oceanelor datorită suplimentului constant de apă dulce adusă de râuri. Măsurând greutatea specifică a unor probe de apă de la suprafaţă şi din adâncime, Marsigli a arătat că salinitatea diferită înseamnă şi o densitate diferită. Cei doi curenţi simultani sunt aşadar cauzaţi de următorul fenomen: densităţile diferite ale apei produc presiuni diferite, care, la rândul lor, stimulează mişcarea celor două mase în sens opus, o ipoteză cunoscută în mecanica fluidelor. Marsigli şi-a adunat observaţiile într-o celebră scrisoare adresată reginei Suediei, document considerat primul studiu cu adevărat ştiinţific al straniilor fenomene fizice ale Mării Negre[46].

Marsigli reprezenta admirabil tipul naturalistului iluminist, de obicei un aristocrat european pentru care cercetarea ştiinţifică era o ocupaţie secundară în raport cu alte preocupări, în cazul de faţă, călătoriile aventuroase prin Orient. În secolele al XVIII-lea şi al XIX-lea, exemplul său a fost urmat şi de alţi cercetători, al căror interes s-a limitat însă la studiul zonei de coastă. Peter Simon Pallas, un geolog german aflat în serviciul curţii ruseşti, a realizat în anii 1790 studii importante privind paleografia ţărmului nordic. El a fost urmat, la începutul secolului al XIX-lea, de un alt prusac, baronul von Haxthausen, care a făcut cercetări geologice şi botanice în stepă şi în Caucaz[47]. Totuşi, adevăratul succesor al lui Marsigli avea să apară ceva mai târziu.

Dezvoltarea cercetării oceanografice depindea de doi factori: relativa absenţă a confruntărilor dintre Imperiul Otoman şi cel Ţarist şi apariţia unor institute subvenţionate de stat, care să facă posibile studiile de lungă durată. După anii 1820, ambele condiţii erau îndeplinite. Stabilirea unei prezenţe navale ruse permanente la Sevastopol şi înfiinţarea Amiralităţii pentru flota din sud, mai întâi la Herson, apoi la Nikolaev, a creat suportul instituţional pentru dezvoltarea unei ştiinţe a mării. Interveneau, desigur, şi unele calcule strategice: atât comandanţii de nave ruşi, cât şi cei străini aveau nevoie de o mai bună cunoaştere a curenţilor şi a punctelor de ancoraj. Studii se făcuseră şi înainte – hărţile lui Barbié, care ilustrau memoriile lui Anthoine, se bazau pe rapoarte ale Amiralităţii ruse –, dar, după jumătate de secol de la deschiderea mării pentru vasele europene, marinarii nu aveau încă la îndemână hărţi ale principalelor secţiuni de coastă pe care să poată conta, ca să nu mai vorbim de studii ale apei şi caracteristicilor ei.

Lucrurile au început să se schimbe în secolul al XIX-lea. În 1832, a fost publicat la Sankt-Petersburg, sub egida Directoratului general pentru drumuri şi comunicaţii din cadrul Ministerului rus de Interne, primul atlas hidrografic al Mării Negre, care conţinea aproape şaizeci de planşe ce înfăţişau în detaliu zonele de coastă de la Dunăre până în Caucaz. Hărţile nu ofereau doar informaţii privind conformaţia fizică a ţărmului şi poziţia porturilor, ci şi informaţii privind adâncimea mării, bazate pe datele puse la dispoziţie de Amiralitate. Un deceniu mai târziu a apărut un atlas şi mai elaborat, realizat de cartograful Egor Manganari pentru recent înfiinţatul Birou Hidrografic al Mării Negre, cu sediul la Nikolaev. *Atlasul Mării Negre* al lui Manganari este fără îndoială una dintre cele mai importante contribuţii la efortul de cartografiere a mării[48]. Ediţia din 1841 i-a fost dedicată ţarului Nicolae I, iar exemplarul prezentat ţarului era legat în piele verde, cu somptuoase litere aurite pe copertă. Hărţile complicate ale coastei fuseseră alcătuite după mai mult de un deceniu de cercetări. Atlasul mai cuprindea remarcabile desene ale porturilor importante, inclusiv ale celor de pe ţărmul otoman, în care se putea distinge până şi dispunerea clădirilor. Adâncimea era marcată de-a lungul întregii coaste controlate de ruşi şi pe toată partea de nord-vest a mării, până departe în larg, în zone care nu mai fuseseră cercetate. Lucrarea includea superbe desene în perspectivă, caracteristice cartografiei din secolul al XIX-lea, care îi dădeau privitorului sentimentul că scrutează ţărmul de pe un vas aflat pe mare.

Atlasul lui Manganari a marcat începutul unor încercări mai serioase de a surprinde profilul fizic al întregii mări, nu doar al părţilor aflate sub controlul uneia sau alteia dintre cele două puteri riverane. Existau, bineînţeles, şi sincope. Ruşii deţineau puţine informaţii despre peisajul urban al porturilor otomane, şi aşa se face că imaginile panoramice ale unor porturi ca Sinop şi Trebizond prezintă doar fragmente ale oraşelor, lăsând planşa albă acolo unde ar fi trebuit să se afle fortificaţiile, bateriile sau alte structuri care nu erau cunoscute. Cu toate acestea, atlasul lui Manganari a fost o reuşită extraordinară. Pentru prima dată, cineva aflat departe de mare avea acces în mod intim la două lucruri de care se vor bucura abia oamenii de la sfârşitul secolului XX: o imagine a porturilor destul de asemănătoare cu cea obţinută cu ajutorul sateliţilor moderni şi posibilitatea de a naviga „virtual" de-a lungul coastelor, răsfoind unul după altul uimitoarele desene ale ţărmurilor.

În tot secolul al XIX-lea, cartografia rusă a continuat tradiţia iniţiată de Manganari. Au fost organizate expediţii, care au înaintat şi mai departe în larg pentru a măsura adâncimile şi a înregistra curenţii; au fost adunate şi mai multe informaţii cu privire la porturile şi punctele de ancoraj de pe coasta otomană. Pe măsură ce secolul se apropia de sfârşit, au început să apară

cercetări care, trecând dincolo de cadrul fizic, analizau viaţa din adâncuri şi modul în care diferite părţi ale mării – pragurile din nord-vest, apele puţin adânci ale Mării Azov şi hăurile din dreptul ţărmului sudic – comunicau în cadrul unui sistem ecologic unitar. Dezvoltarea instituţiilor ştiinţifice specializate care puteau finanţa cercetarea (şi puteau presa armata să pună la dispoziţie vase sau să ofere asistenţă) a facilitat apariţia unor lucrări serioase privind geologia, chimia şi biologia mării. Studiile erau de acum susţinute şi de imperative politice, exprimate prin interesul guvernului de a şti cu precizie ce tipuri de bogăţii ascund apele şi cum pot fi ele mai bine exploatate.

În 1890, Nikolai Andrusov, unul dintre primii geologi ruşi, a realizat primul studiu sistematic al adâncurilor Mării Negre. La bordul unui vas cu aburi împrumutat de marina imperială, savantul a parcurs peste 3.000 de kilometri în numai optsprezece zile, făcând măsurători, înregistrând temperatura şi salinitatea în diferite puncte, realizând hărţi ale curenţilor şi prelevând probe de soluri submarine. Descoperirea sa cea mai importantă a fost stratul lipsit de oxigen al mării, fenomen a cărui apariţie a explicat-o, corect, prin descompunerea materiilor organice. Aşa cum atlasul lui Manganari fusese un salt fantastic în privinţa reprezentării fidele a geografiei fizice a mării, cercetările lui Andrusov au contribuit foarte mult la înţelegerea reacţiilor chimice care se produc în apă şi a efectelor lor asupra proceselor biologice naturale.

Naturalistul român Grigore Antipa a fost contemporan cu Andrusov. Ca mulţi dintre tinerii din generaţia lui, a studiat în străinătate, în Germania şi Italia, după care s-a întors acasă în anii 1890 şi a intrat în serviciul public. Printre primele sale însărcinări s-a numărat aceea de a realiza un studiu despre pescuit în România – mai precis, cum puteau fi aplicate cele mai noi tehnici ştiinţifice pentru a creşte productivitatea – şi de a înfiinţa un muzeu care să pună în valoare bogăţiile naturale aflate între noile graniţe ale ţării, fixate prin Tratatul de la Berlin. Cercetările de această factură erau mai mult decât necesare, date fiind cunoştinţele limitate pe care le aveau românii despre mare şi zona de coastă. (Prima hartă a ţărmului românesc al Mării Negre va apărea abia în 1900; marina o mai folosea încă prin anii 1950.)[49] Antipa a devenit cel mai bun cunoscător al Mării Negre din România şi una dintre cele mai respectate autorităţi în materie de pescuit şi hidrologie. Savantul a fost considerat, pe drept cuvânt, părintele cercetării biologice româneşti şi, în semn de omagiu, muzeul de istorie naturală din Bucureşti, pe care l-a condus multă vreme, îi poartă numele.

Manganari, Andrusov şi Antipa aparţineau unei noi tipologii a omului de ştiinţă din ţările situate în jurul mării. Toţi erau tineri, având sub treizeci de ani la data când şi-au scris primele studii importante; făceau parte din prima generaţie de cercetători locali în domeniile în care se specializaseră – cartografie,

geologie marină, biologie – în şcolile central-europene şi occidentale; predau la noile universităţi ce fuseseră înfiinţate de curând în capitalele naţionale sau în oraşe de provincie şi îşi puneau talentul în slujba statului; aparţineau unei comunităţi de oameni de ştiinţă şi savanţi care îşi făceau cunoscute descoperirile prin intermediul lucrărilor de specialitate sau în cadrul conferinţelor internaţionale; uneori, aveau chiar legături mai profunde cu acea lume, ca de pildă Andrusov, care era căsătorit cu fiica arheologului Heinrich Schliemann, descoperitorul Troiei.

Prin activitatea acestor savanţi, cunoştinţele despre Marea Neagră au atins un nivel incomparabil. S-au creat noi subdiscipline şi marea a început să fie privită ca un obiect de studiu unitar, ca un sistem complex, ce putea fi înţeles doar pe baza analizelor din domeniile geografiei, geologiei, chimiei şi biologiei. Însă obiectivul cercetărilor nu era pur ştiinţific. De-a lungul întregii sale cariere, Antipa a fost extrem de tranşant cu privire la natura extraacademică a studiilor sale. Înţelegerea mării constituia, desigur, o valoare în sine, dar ea trebuia subsumată, în concepţia savantului român, proiectului de folosire a bogăţiilor marine în slujba destinelor istorice ale popoarelor din jurul Mării Negre. În magistralul său tratat *Marea Neagră* (1941), lucrare ce sintetizează întreaga lui carieră de cercetător, Antipa sublinia modul în care pot fi atinse obiectivele naţionale prin intermediul ştiinţei:

> ...trebuie să ne dăm bine seama că noi, astăzi, în urma războiului balcanic şi a războiului mondial... avem acum baza geografică necesară ca să putem desfăşura o importantă activitate maritimă... Aşadar, astăzi, când aşternem bazele dezvoltării şi organizării viitorului nostru stat, este o necesitate imperioasă ca să afirmăm răspicat şi să apărăm din răsputeri interesele vitale, prezente şi viitoare, ce le avem la coasta mării, care ne deschide calea largă a navigaţiei spre ocean, cât şi aceea a comerţului mondial...[50]

Obiectivul principal era acela de a-i opri pe vecini să se înfrupte ilicit din bogăţiile mării. Marea Neagră nu avea voie să devină un „lac interior rusesc", scria Antipa, iar statele dimprejur – România, Bulgaria, Turcia – trebuiau să coopereze pentru a stopa încercuirea imperialismului sovietic.

Ştiinţa mării nu a scăpat nici ea de seducţia ideii naţionale. Celebrată înainte ca patrimoniu al popoarelor abia eliberate de sub jugul turcesc, marea se transformase într-o comoară ce trebuia păzită de rapacitatea expansionismului sovietic. Savantul nu era singurul care înţelegea lucrurile astfel. Politicienii credeau la rândul lor că statul care controla cea mai mare parte a ţărmului, de la Dunăre şi până în Caucaz, trebuia cumva oprit.

Prometeismul

La sfârşitul Primului Război Mondial, toate statele din jurul mării erau creaţii relativ recente. Toate fuseseră construite pe ruinele unor state sau imperii mai vechi şi fie aveau acum frontiere noi, fie se bazau, ca Turcia sau Uniunea Sovietică, pe o ordine socială complet diferită. Toate se confruntau cu dificultatea de a integra noi teritorii, de a reconstrui ţinuturi devastate de război ori de a-şi apăra suveranitatea şi independenţa în faţa mai multor pericole.

Pentru trei dintre aceste state, problema cea mai presantă era cum să se împace cu existenţa celui de-al patrulea. Naţionalismul, ideologia la care aderaseră România, Bulgaria şi Turcia, era o forţă puternică, dar limitativă. Fiecare dintre aceste state era implicat în dispute teritoriale ce nu vizau altceva decât rectificarea frontierelor. În schimb, Uniunea Sovietică se întemeia pe o ideologie universalistă care proclama eliberarea maselor împilate de tripla servitute a imperialismului, capitalismului şi naţionalismului. Ca atare, relaţiile internaţionale din zona Mării Negre se reduceau la închegarea unui sistem de alianţe care să ţină la distanţă pericolul bolşevic şi la consolidarea independenţei şi a graniţelor noilor state create prin tratatele postbelice.

La fel ca în restul Europei, războiul a produs şi aici schimbări geopolitice profunde. Prin tratatele semnate după război, României i s-au atribuit fosta provincie maghiară Transilvania, fosta provincie rusă Basarabia, fosta provincie austriacă Bucovina şi o parte din Dobrogea bulgărească, ceea ce a dublat teritoriul şi populaţia ţării. Deşi a pierdut o parte din litoral în favoarea României, Bulgaria şi-a consolidat independenţa, câştigată parţial de la otomani în 1908. În haosul iscat de revoluţia bolşevică şi de războiul civil, tătarii din Crimeea şi-au proclamat independenţa, la fel ca georgienii, armenii şi azerii; alte state, destul de fragile, au apărut pe teritoriul Ucrainei. Imperiul Otoman se transformase într-o Republică Turcă ce-şi apăra independenţa în faţa trupelor greceşti şi aliate care invadaseră Anatolia.

Spre mijlocul anilor 1920, lucrurile au început să se mai limpezească în această regiune tulbure, nu de puţine ori însă ca urmare a unor evenimente tragice. Ucraina şi Crimeea au fost absorbite de noul stat sovietic, după fuga disperată a soldaţilor Armatei Albe şi a civililor din Novorossiisk, Odessa şi din alte porturi, la bordul unor vase britanice şi americane. Georgia, Armenia şi Azerbaidjan au fost cucerite de Armata Roşie, guvernele naţionale au fost exilate şi scurta lor existenţă independentă dată uitării. România, Bulgaria şi Turcia au scăpat nevătămate, dar agenţii sovietici operau deja în capitale sau

pe lângă graniţe, încercând să aprindă scânteia revoluţiei sau să disloce regiuni periferice sub pretextul eliberării minorităţilor naţionale.

Sub presiunea evenimentelor, mai multe figuri politice marcante ale acestor state antibolşevice s-au aliat într-o mişcare reprezentând prima încercare modernă de a gândi Marea Neagră ca unitate politică distinctă. Obiectivul vizat era crearea unei comunităţi a statelor mici din Orientul Apropiat, care ar fi garantat stabilitatea frontierelor şi independenţa faţă de orice încercare de a instaura controlul pe mare şi în jurul ei.

Proiectul „Prometeu" - sau *Prométhée*, cum era cunoscut, pornind de la revista în jurul căreia s-a coagulat - e astăzi aproape uitat de istorici, dar în anii 1920 şi 1930 părea un plan bine gândit de constituire a unei alianţe a statelor de la Marea Neagră. Alcătuit mai ales din emigranţi ruşi stabiliţi la Paris, grupul „Prometeu" urmărea nu numai eliberarea popoarelor captive ale Uniunii Sovietice, ci şi stimularea cooperării împotriva hegemoniei regionale a bolşevicilor. Desigur, existau numeroase astfel de grupuri în perioada interbelică : politicieni nemulţumiţi de tratatele de pace postbelice, naţionalişti romantici sau inşi de alte orientări încercau fie să distrugă statele construite la Versailles, fie să refacă imperiile pe ruinele cărora stăteau acestea. Însă proiectul „Prometeu" rămâne unic prin diversitatea ţărilor şi indivizilor care l-au conceput şi prin viziunea importanţei mării în relaţiile internaţionale din sud-estul Europei.

Mulţi vor revendica mai târziu paternitatea acestei concepţii, în special patrioţii polonezi, care vedeau în ea o emanaţie a politicii externe antisovietice promovate de Józef Piłsudski, liderul Poloniei interbelice. Guvernul polonez a jucat cu siguranţă un rol important, susţinând financiar mai multe campanii de propagandă antibolşevică şi recrutând emigranţi din Uniunea Sovietică, de alte origini decât cea rusă, în armata şi serviciile de spionaj poloneze[51]. Polonezii credeau că o alianţă a statelor mici de la marginea Uniunii Sovietice va bloca expansionismul rusesc, întărind astfel apărarea poloneză în faţa vecinului estic. „Prometeienii" erau însă un grup eclectic, care includea cele mai ilustre nume ale opoziţiei antibolşevice din Ucraina, Caucaz şi din alte regiuni, aflate în exil în Europa Occidentală şi în Turcia, dar şi pe suporterii lor din Balcani şi din alte părţi : Mammad Emin Resulzade şi Noe Jordania, foştii prim-miniştri ai Azerbaidjanului şi Georgiei în scurta lor perioadă de independenţă ; Cafer Seydahmet, ministrul de Externe al efemerei republici a Crimeei ; Ayaz İşaki, unul dintre liderii tătarilor de pe Volga, care îşi proclamaseră de asemenea independenţa odată cu prăbuşirea Imperiului Ţarist, precum şi o suită de politicieni de frunte din Occident, profesori şi comentatori ai fenomenelor est-europene. Ceea ce îi unea era dorinţa de a elibera micile popoare ale Europei Răsăritene şi încercarea de a le apăra atât de revizionismul rusesc, cât şi de cel german[52].

Primul număr al revistei *Prométhée* a apărut la Paris, în noiembrie 1926, sub direcţia emigrantului georgian Georges Gvazawa, şi era subintitulat „organ de apărare naţională a popoarelor din Caucaz şi Ucraina". „Suntem animaţi", scria Gvazawa în numărul inaugural, „de unica dorinţă de a sluji pacea şi justiţia internaţională" şi de a întări Caucazul şi Ucraina ca „avanposturi" împotriva expansiunii bolşevice în restul Orientului Apropiat[53]. Spre sfârşitul anilor 1930, în revista *Prométhée* se vorbea deja de toate popoarele subjugate de Uniunea Sovietică, şi nu doar de ucraineni şi caucazieni[54]. Prin articolele lor, „prometeienii" trăgeau semnalul de alarmă în privinţa nedreptăţii săvârşite de Uniunea Sovietică prin anexarea Ucrainei şi a ţărilor caucaziene. Semnatarii ţineau conferinţe şi simpozioane, redactau scrisori deschise către şefi de stat, organizau festivaluri artistice dedicate culturilor „popoarelor captive" şi alte evenimente publice menite să atragă atenţia asupra cauzei pentru care militau. Grupul era, într-un fel, un precursor al *think-tank*-urilor de astăzi, format din foşti politicieni şi diplomaţi care aşteptau să-şi reocupe posturile avute cândva în nişte ţări ce dispăruseră între timp de pe hartă.

Marea Neagră se afla în centrul preocupărilor grupului. Încă de la primul număr, colaboratorii revistei arătau că existenţa unui comerţ liber pe mare – obiectiv vizat de marile puteri continentale începând din anii 1770 – nu era posibilă câtă vreme Europa nu trata în mod egal toate statele din regiune[55]. Soluţia pentru care pledau membrii grupului era dezmembrarea statului sovietic şi reînfiinţarea micilor republici apărute după prăbuşirea Imperiului Ţarist. Nu peste multă vreme, unii au început să susţină crearea unei alianţe politice şi economice a statelor de la Marea Neagră, care ar fi inclus Turcia, România şi Bulgaria, dar şi Ucraina şi Georgia, devenite independente. Pentru un colaborator ucrainean al revistei, valoarea strategică a acestei alianţe era indiscutabilă: „Având flancul stâng în Polonia şi în regiunile prietene controlate de cazacii de pe Don, Kuban şi din Urali, iar flancul drept format din popoarele subjugate din Asia, Turkestan şi din alte zone, acest bloc de state va opri o dată pentru totdeauna tendinţele imperialiste ale Rusiei, fie ea roşie sau albă..."[56]. Marea Neagră era, pentru reprezentanţii grupului, cheia de boltă a întregii „Chestiuni orientale".

Proiectul „Prometeu" a eşuat în cele din urmă, cel puţin în cea mai mare parte a secolului XX. Republicile caucaziene au rămas în interiorul statului sovietic. Graniţele României au fost ificate prin forţă la sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial, în avantajul niunii Sovietice. După război, Turcia, membră NATO, a pierdut legătura cu statele balcanice, devenite comuniste. Cu toate acestea, ideile grupului s-au păstrat vii în comunităţile de emigranţi din Londra, Paris sau din alte părţi. În 1949, un fost „prometeian" stabilit în Occident

a organizat o conferinţă la München, încercând să refacă mişcarea. Aici s-a luat decizia ca grupul să-şi reia activitatea, iar sediul central să fie mutat în Statele Unite, care conduceau acum lupta mondială împotriva Uniunii Sovietice. Preşedinte a fost numit Roman Smal-Stocky, un profesor de istorie care locuia în Milwaukee, statul Wisconsin[57]. În 1951, polonezul Edmund Charaszkiewicz, vechi „prometeian", a trimis o scrisoare către foştii lideri ai grupului, cerându-le să reia activitatea pentru eliberarea mării şi a ţărmurilor sale de comunişti. Numai că, aşa cum va remarca cu amărăciune douăzeci de ani mai târziu, „viaţa şi noile condiţii" au îngropat iniţiativa[58]. Pe măsură ce anii treceau, ideea unei comunităţi a Mării Negre apărea ca o fixaţie donquijotescă a unor anticomunişti fervenţi, dar sfârşitul Războiului Rece avea să o readucă la viaţă.

Dezvoltare şi declin

Condiţiile pe care le deplângeau Charaszkiewicz şi ceilalţi membri ai grupului se datorau configuraţiei strategice din regiune de după al Doilea Război Mondial. În iunie 1941, România s-a alăturat Germaniei împotriva Uniunii Sovietice. Cu un an în urmă, Stalin ordonase anexarea Basarabiei, ceea ce a oferit României un motiv suficient de serios pentru a saluta invazia germană şi a contribuit la instalarea guvernului fascist. Bulgaria şi Germania se aflau în termeni amicali de multă vreme. Bulgarii luptaseră alături de Puterile Centrale în timpul Primului Război Mondial şi făcuseră parte din tabăra învinşilor. Promisiunea că ţara avea să primească înapoi teritoriile pierdute -poate chiar şi pe cele promise cu multe decenii în urmă la San Stefano - se dovedise irezistibilă. În prima fază a războiului, Bulgaria reuşise, de altfel, să anexeze sudul Dobrogei în dauna României, cu care era acum aliată. Turcia şi-a păstrat neutralitatea formală până aproape de sfârşit, când s-a alăturat Aliaţilor, manevră ce i-a asigurat după război statutul de putere victorioasă.

Ca şi în Primul Război Mondial, operaţiunile navale din Marea Neagră nu au fost decât un apendice al mult mai importantelor campanii terestre de pe frontul de răsărit, care au permis deplasarea rapidă a nemţilor, românilor şi altor armate ale Axei, înainte ca acestea să fie oprite la Stalingrad. Nu după mult timp de la începerea ostilităţilor, Uniunea Sovietică a pierdut principalele porturi de la Marea Neagră. Odessa, Novorossiisk, Nikolaev şi Sevastopol au căzut unul după altul, ultimul sfârtecat de bombardamente, la fel ca în urmă cu aproape un secol, şi apoi cucerit, după un asediu de aproape un an. Totuşi, din bazele mai mici de la Poti şi Batumi, marina sovietică putea lansa operaţiuni de interceptare în larg. Navele germane au petrecut o mare parte din război

imobilizate în porturile româneşti şi bulgare, de teama distrugătoarelor sovietice şi a navelor britanice de patrulare. Aviaţia sovietică ataca în mod repetat Constanţa, Novorossiiskul, Galaţiul şi alte oraşe în care staţionau trupele Axei. După Stalingrad, porturile au fost recucerite rapid de renăscuta armată sovietică. Trupele germane şi române au fost alungate din Novorossiisk în septembrie 1943. Oraşul Nikolaev a căzut în martie 1944, iar Odessa în aprilie. Nu a fost decât o chestiune de timp până ce flota sovietică şi-a restabilit controlul asupra porturilor de pe coasta vestică şi cea estică.

În timpul războiului, atât forţele Axei, cât şi cele sovietice au recurs frecvent la genocid şi politici de purificare etnică. După ocuparea litoralului nord-vestic, inclusiv a Odessei, sute de mii de evrei au fost deportaţi din România, Ucraina şi din zona Odessei dincolo de Nistru, găsindu-şi sfârşitul în câmpiile morţii din Transnistria. Unii au reuşit să scape la bordul unor vase închiriate din porturile Mării Negre şi s-au îndreptat spre Palestina. Însă nu de puţine ori intrarea nu le era permisă, din cauza politicilor restrictive de emigraţie impuse de autorităţile britanice, care guvernau regiunea. Pe mare, vapoarele încărcate până la refuz cu refugiaţi trebuiau să evite atât navele Axei, cât şi pe cele ale Aliaţilor, care loveau adesea ambarcaţiunile civile, considerându-le ostile. Marina sovietică deschidea focul şi asupra navelor ce navigau sub pavilioane neutre, pentru a tăia liniile de aprovizionare ale armatei germane. Tragedia cea mai mare s-a produs în iarna anului 1942, când vasul de pasageri „Struma", la bordul căruia se aflau 800 de refugiaţi evrei ce plecau din Constanţa spre Palestina, a fost scufundat de un submarin sovietic la intrarea în Bosfor. Pescarii turci au reuşit să culeagă din apele îngheţate un singur supravieţuitor[59].

Nu numai evreii au trecut prin experienţa deportărilor, ci şi alte grupuri, care mai făcuseră obiectul strămutărilor forţate şi în urmă cu câteva decenii. Spre sfârşitul războiului, ruşii i-au acuzat pe tătarii din Crimeea că îi sprijiniseră pe invadatorii germani. (Unii reprezentanţi ai elitelor îi primiseră într-adevăr pe nemţi ca pe nişte eliberatori, văzând probabil în alungarea sovieticilor primul pas spre realizarea visului „prometeic" al unei republici tătare în Crimeea. Nemţii aveau însă alte planuri, şi anume transformarea regiunii, sub numele de „Gothia", într-o provincie a Reich-ului, populată cu germani din sudul Tirolului.) În mai 1944, în jur de 189.000 de tătari au fost îmbarcaţi în vagoane de marfă cu destinaţia Asia Centrală. Aproape jumătate au murit pe drum sau la puţin timp după ce au ajuns la destinaţie. Alte grupuri din Crimeea sau de pe coasta de est, definite ca „popoare duşmane" – 15.000 de greci, 13.000 de bulgari, 10.000 de armeni –, au suferit un tratament asemănător pentru presupusa vină colectivă de a fi „colaborat" cu nemţii[60]. Cu un an înainte, alte popoare împărtăşiseră o soartă similară – mai mult de jumătate de milion de ceceni şi

inguşi din nord-estul Caucazului, balkari, karaci şi kumâci turcofoni din nordul Caucazului, precum şi etnici germani de pe Volga –, fiind la rândul lor trimişi în Asia Centrală în condiţii inumane. Multe dintre aceste grupuri au fost reabilitate în mod oficial după moartea lui Stalin, unele obţinând chiar permisiunea de a se reîntoarce pe pământul natal. Totuşi, repatrierea masivă a tătarilor va începe abia în anii 1990.

Războiul a fost urmat de o pace dificilă, în care competiţia strategică între ţărmul nordic şi cel sudic amintea de vechea ostilitate, care dominase ultimii două sute de ani. Probabil că nu întâmplător un oraş de pe litoralul unei mări considerate multă vreme vitală de către marile puteri a găzduit conferinţa ce va pecetlui destinul Europei Răsăritene. În februarie 1945, Churchill, Roosevelt şi Stalin s-au întâlnit la Ialta pentru a reface harta politică a regiunii şi a stabili ceea ce nu peste multă vreme va deveni linia de demarcaţie între sferele de influenţă sovietică şi occidentală.

Conferinţa a declanşat în regiunea Mării Negre, din Balcani şi până în Caucaz, un proces de integrare politică, economică şi culturală fără precedent. România şi Bulgaria au devenit „democraţii populare" şi au fost rapid incluse în sistemul militar şi economic sovietic. Activitatea comercială, agricolă şi industrială a fiecărui stat a fost supusă planificării birocratice şi subsumată obiectivelor industriale şi nevoilor Uniunii Sovietice. Ţărmul sudic a rămas, desigur, în afara acestui aranjament. Turcia a intrat sub umbrela de securitate occidentală, devenind membră NATO în 1951. Pe mare, Războiul Rece a însemnat o perioadă relativ liniştită. Avangarda Occidentului capitalist privea spre ţărmul în formă de potcoavă controlat de Estul comunist – sau, pentru turci, Nordul comunist. Sovieticii au încercat în repetate rânduri să revizuiască termenii Convenţiei de la Montreux, astfel încât accesul prin strâmtori să fie permis doar vaselor aflate sub pavilionul uneia dintre ţările riverane, ceea ce aproape că ar fi transformat marea într-un lac sovietic. Însă pe parcursul Războiului Rece, Turcia şi Statele Unite au insistat pentru menţinerea statutului deschis al mării atât pentru vasele comerciale internaţionale, cât şi pentru cele militare, deşi americanii erau interesaţi mai curând de accesul vaselor militare, pe care nu ezitau să le trimită adesea prin strâmtori[61].

În ciuda diferenţelor dintre cele două sisteme sociale care dominau regiunea, comunismul de tip sovietic şi naţionalismul de stat al Republicii Turce împărtăşeau o ideologie a schimbării revoluţionare care viza atât marea, cât şi zona de coastă. În cei cincizeci de ani de la terminarea celui de-al Doilea Război Mondial, ţărmurile au cunoscut un ritm de dezvoltare fără precedent. Bogăţiile adâncurilor, în special fauna marină, nu mai aparţineau doar comunităţilor de

pescari sau unor suverani îndepărtaţi care le păzeau de intruşi ori le concesionau în schimbul unor taxe. Ele se aflau acum în proprietatea a patru state angajate într-un rapid proces de dezvoltare – trei dintre ele din dorinţa de a demonstra superioritatea sistemului economic socialist, iar al patrulea pentru a şterge efectele înapoierii economice care îl dusese la pieire pe predecesorul său imperial. Toate cele patru state încercau din răsputeri să reducă decalajul ce le despărţea de restul Europei şi să-şi facă intrarea în modernitate, însă nu peste multă vreme aveau să simtă consecinţele neintenţionate ale propriei lor ambiţii.

Schimbările drastice ale sistemului ecologic nu reprezintă un fapt inedit în jurul Mării Negre. Spre sfârşitul secolului al XVIII-lea, păşunile au început să dispară sub lama plugurilor trase de boi. Ţărmul nordic a fost despădurit cam în aceeaşi perioadă, odată cu pădurile dese din Caucaz. Pădurile ce acopereau dealurile din Balcani au dispărut chiar mai devreme. În a doua jumătate a secolului XX, combinaţia unor factori precum agricultura mecanizată, industrializarea, dezvoltarea urbană şi utilizarea unor noi surse de energie a accelerat acest proces. Tractoarele, combinele şi alte utilaje agricole au transformat ceea ce mai rămăsese din stepă într-unul din cele mai fertile terenuri din lume. Solurile bogate în cernoziom produceau deja la mijlocul secolului al XIX-lea recolte-record, susţinute şi de introducerea unor tehnici mai eficiente de însămânţare, a unor soiuri mai bune de grâu şi de extinderea reţelei de cale ferată. Revoluţia agricolă din anii 1960, inclusiv introducerea îngrăşămintelor chimice, a făcut din câmpurile Ucrainei şi din sudul Rusiei mândria Uniunii Sovietice.

Complexele industriale se întindeau până la malul mării. Fundamentul industriei extractive şi de prelucrare a petrolului exista deja la sfârşitul secolului al XIX-lea, dar expansiunea ei a fost spectaculoasă, mai ales în România şi Uniunea Sovietică, după al Doilea Război Mondial. Conductele transportau petrolul extras la Baku şi din alte locuri din zona Mării Caspice la Novorossiisk, de unde era preluat de tancurile petroliere şi exportat în întreaga lume. Ţărmul românesc era plin de rafinării, adevărate simboluri ale industriei comuniste, pe care planificarea de stat le plasase chiar în orizontul staţiunilor turistice construite pentru clasa muncitoare pe întreg litoralul.

Industrializarea a fost însoţită de modificări ale topografiei. Cataractele Niprului, de mii de ani un obstacol natural pentru pescari şi negustori, au dispărut în 1932, după construcţia hidrocentralei de la Dneprostroi, considerată cea mai mare realizare a erei staliniste, ceea ce a dus la ridicarea nivelului apelor. Hidrocentrala a fost distrusă în timpul războiului de trupele germane în retragere, dar, odată cu reconstrucţia ei la sfârşitul anilor 1940, care a făcut să crească nivelul fluviului cu 40 de metri, faimoasele cataracte au fost iarăşi înghiţite de ape. Mai departe spre est, canalul Volga-Don a fost terminat în

anul 1952 de sovietici, după ce visul de a lega Marea Caspică de Marea Neagră fusese abandonat şi de otomani, şi de Petru cel Mare ca irealizabil. Transferul pe uscat între cele două fluvii nu mai era de acum necesar. Un canal care leagă Dunărea de mare, ocolind delta – o veche problemă pentru navigaţie, din pricina permanentei modificări a formelor şi adâncimii canalelor –, a fost terminat în România în 1984. Odată cu deschiderea canalului german Main-Dunăre la începutul anilor 1990, un vas putea coborî de la Marea Nordului până la Marea Caspică – o posibilitate de traversare a continentului cunoscută, desigur, şi de negustorii nordici ai Evului Mediu, dar până de curând interzisă navelor de mare tonaj. De-a lungul coastelor, noile şosele şi căi ferate făceau ca oamenii şi bunurile să fie transportate la fel de uşor pe calea ferată ca şi pe apă, în vreme ce cursele aeriene legau oraşele de pe coastă cu diferite centre internaţionale sau cu propriile capitale.

Finalizarea acestor proiecte a presupus importante costuri umane şi ecologice. În ţările comuniste, multe dintre ele au fost duse până la capăt prin muncă forţată. Canalul Dunăre – Marea Neagră era cunoscut drept „canalul morţii" din cauza ratei înalte a mortalităţii în rândul deţinuţilor politici care lucraseră aici la începutul anilor 1950, în timpul primei etape de construcţie. Impactul asupra mediului a fost devastator. Din pricina stratului relativ subţire de apă care putea întreţine viaţa comparativ cu hăul de hidrogen sulfurat de dedesubt, starea naturală a mării a fost întotdeauna precară. Ironia face ca, tocmai atunci când Turcia şi vecinii ei comunişti descopereau pe deplin avantajele economice ale poziţiei lor, marea să înceapă să moară.

Deteriorarea apelor era rezultatul direct al dezvoltării agricole şi urbane, în special pe ţărmurile nordic şi vestic. Novorossiisk, Odessa, Constanţa şi Varna s-au dezvoltat accelerat după al Doilea Război Mondial, transformându-se în adevărate centre regionale, cu suburbii întinse, docuri şi concerne industriale. Diferite substanţe implicate în procesul tehnologic, inclusiv ţiţeiul şi alţi poluanţi necesari în procesul de rafinare, sfârşeau în mare. Hidrocentralele electrice construite pe râurile şi fluviile din regiune ridicau temperatura apei, periclitând fauna marină mai sensibilă. Pe uscat, utilizarea masivă a pesticidelor şi a îngrăşămintelor chimice a dus la apariţia unor noi surse de poluare. Desigur, deteriorarea mărilor este un fenomen larg răspândit în secolul XX. Totuşi, în cazul Mării Negre, ea a fost agravată de doi factori: unul este un fenomen indigen, celălalt se datorează unui intrus venit din America.

În mările de interior, viaţa e susţinută de aportul de substanţe organice aduse de apele curgătoare. Prezente în exces, aceste materii devin nocive, aşa cum s-a întâmplat şi în cazul Mării Negre, unde cantităţile excesive de materie organică provenită din exploataţiile agricole şi deşeurile urbane au condus la

o situaţie extrem de periculoasă. Procesul natural de descompunere consumă oxigen, micşorând stratul oricum subţire de apă bogată în oxigen de la suprafaţa mării. Mai mult, nutrienţii în cantităţi prea mari susţin proliferarea florei marine, în special a unei specii de plancton care absoarbe la rândul său oxigenul şi aşa deficitar. Procesul poartă numele de *eutrofizare*. Explozia de plancton poate avea un efect devastator asupra vieţii marine, aşa cum atestă cazurile frecvente de hipoxie, adică scăderea concentraţiei de oxigen din straturile viabile ale mării din cauza acestui fenomen. Între anii 1973 şi 1990, suprafaţa afectată de hipoxie a crescut de la 3.500 km^2 la 40.000 km^2, mai cu seamă în apele puţin adânci din partea de nord-vest a Mării Negre, în dreptul ţărmurilor românesc şi ucrainean[62].

Prezenţa excesivă a substanţelor de natură organică constituie doar o parte a problemei. Cealaltă se datorează unui nou-venit în ecosistemul mării, a cărui apariţie s-a făcut simţită abia la începutul anilor 1980. *Mnemiopsis leidyi* este o specie de nevertebrată de mari dimensiuni, înrudită cu meduza, care a fost adusă din Mediterana în cala inundată a vapoarelor. Habitatul ei originar se află în zona temperată a Atlanticului, dar noul mediu pare să-i priască. Apariţia ei în Marea Neagră coincide cu extinderea planctonului, a cărui prezenţă din belşug este responsabilă pentru înmulţirea ieşită din comun a meduzelor. Astăzi, mari colonii de *mnemiopsis* pot fi văzute de-a lungul Bosforului, prin canalele de lângă ţărm, unde unele exemplare ating chiar dimensiunea unei mingi de baschet. La sfârşitul anilor 1990, masa de meduze din Marea Neagră, estimată la 900 de milioane de tone, era mai mare decât întreaga recoltă anuală de peşte a planetei[63]. *Mnemiopsis* consumă acelaşi tip de brană, plancton, larve de peşte etc. ca şi peştii de mai mici dimensiuni, a căror dispariţie trebuie pusă pe seama apetitului insaţiabil al meduzelor. La rândul ei, împuţinarea acestor specii de peşte mic a afectat speciile de peşte ce fac obiectul pescuitului comercial, care îşi găsesc din ce în ce mai greu hrana.

Proliferarea populaţiei de meduze a coincis cu un alt fenomen care a dăunat sănătăţii mării : depopularea marină ca efect al pescuitului comercial pe scară largă. Dezvoltarea pescuitului industrial, în special în perioada postbelică, a dus la obţinerea unor capturi imense. Începând cu mijlocul secolului XX, utilizarea unor noi tehnologii şi echipamente, cum ar fi uriaşele plase de mare adâncime, au produs recolte abundente. În timp însă, exploatarea intensivă a dus la diminuarea faunei marine. Din 1986 până în 2001, recoltele au scăzut cu o treime. În anii 1960 se pescuiau în jur de douăzeci şi şase de specii, dintre care în anii 1990 doar şase mai erau profitabile pentru pescuitul comercial.

Oceanologul britanic Laurence Mee, unul dintre principalii experţi în ecologia marină, susţine că acţiunea conjugată a acestor factori a generat la sfârşitul

secolului XX o adevărată „catastrofă ecologică"[64]. Anumite surse de hrană pentru fauna marină, cum ar fi câteva tipuri de plancton, au dispărut aproape în întregime, înghiţite de apetitul insaţiabil al meduzelor. Unele specii de peşti cu valoare comercială – vândute în pieţele pontice de mii de ani – se mai găsesc în număr atât de mic, încât nu mai au nici o relevanţă pentru pescuitul industrial. Altele, cunoscute de autorii antici pentru migraţia lor anuală în jurul coastelor, sunt din ce în ce mai greu de reperat. Un aliment tipic pentru ţărmul sudic, anşoa, nu se mai găseşte decât în câteva zone.

Impactul acestor schimbări asupra comunităţilor umane a fost pe cât de previzibil, pe atât de devastator. Flotele de pescuit au fost dezmembrate. Centrele de procesare a peştelui au fost închise, iar muncitorii concediaţi. O importantă sursă de proteine a început să dispară din alimentaţie. Migraţia internă spre centre urbane situate în interiorul ţării s-a intensificat. Afectate de eroziunea ţărmului şi de poluare, staţiunile de vacanţă şi-au pierdut turiştii. Comunităţile din jurul mării se confruntă astăzi cu, probabil, cea mai mare criză ecologică, economică şi socială din întreaga lor istorie. Timp de mai bine de două mii de ani, diferite imperii, state şi popoare şi-au disputat dreptul politic şi istoric de a domina aceste ape. Acum însă nu mai e deloc sigur că Marea Neagră a rămas un trofeu la care merită să râvneşti.

Note

1. *The Innocents Abroad*, în *The Complete Travel Books of Mark Twain*, vol. 1, Doubleday, Garden City, 1966-1967, p. 253.
2. Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece, etc., and of a Cruise in the Black Sea, with the Capitan Pasha, in the Years 1829, 1830, and 1831*, vol. 2, E.L. Carey and A. Hart, Philadelphia, 1833, p. 155.
3. Henry C. Barkley, *A Ride Through Asia Minor and Armenia : Giving a Sketch of the Characters, Manners, and Customs of Both the Mussulman and Christian Inhabitants*, John Murray, Londra, 1891, p. 146. Barkley se referea în special la armeni.
4. Edith Durham, *High Albania*, ediţie nouă, Phoenix Press, Londra, 2000, p. 1.
5. F.N. Gromov *et al.*, *Tri veka rossiiskogo flota*, vol. 1, Logos, Sankt-Petersburg, 1996, p. 210.
6. *Ibidem*, p. 218.
7. Bernd Langensiepen şi Ahmet Güleryüz, *The Otoman Steam Navy, 1828-1923*, traducere de James Cooper, Naval Institute Press, Annapolis, 1995, p. 3.
8. Vezi Slade, *Records of Travels*. Slade era consilier naval al Imperiului Otoman şi a fost martorul tuturor confruntărilor din Marea Neagră în timpul războiului din 1828-1829.

9. Gromov *et al.*, *Tri veka rossiiskogo flota*, vol. 1, p. 242.
10. *Ibidem*.
11. Langensiepen şi Güleryüz, *The Otoman Steam Navy*, p. 6.
12. Midhat Paşa avea să fie numit de două ori mare vizir, după care, exilat în Arabia de către sultanul Abdülhamit al II-lea, care-l considera trădător, va fi întemniţat şi ucis prin sugrumare. Despre Dobrogea sub Midhat Paşa, vezi biografia scrisă de fiul său, Ali Haydar Midhat, *The Life of Midhat Pasha*, John Murray, Londra, 1903 (ediţie americană: Arno Press, New York, 1973), şi Gheorghi Pletniov, *Midhat Paşa i upravlenieto na Dunavskiia vilaet*, Vital, Veliko Tîrnovo, 1994.
13. Mose Lofley Harvey, „The Development of the Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance", teză de doctorat, University of California, Berkeley, 1938, p. 130.
14. *Ibidem*, pp. 158, 163, 171.
15. Karl Baedeker, *Russia, with Teheran, Port Arthur, and Peking*, prima ediţie în limba engleză, T. Fisher Unwin, Londra, 1914, p. xviii.
16. Nikolai Nikolaevici Reikhelt, *Po Ciornomu moriu*, A.S. Suvorin, Sankt-Petersburg, 1891, pp. 230-231.
17. Harvey, „The Development of the Russian Commerce", p. 104.
18. *Ibibem*, p. 147.
19. *Ibibem*, p. 181.
20. William Eleroy Curtis, *Around the Black Sea: Asia Minor, Armenia, Caucasus, Circassia, Daghestan, the Crimea, Roumania*, Hodder and Stoughton, New York, 1911, p. 57.
21. *A Hand-Book for Travellers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, and Constantinople, Including a Description of Malta; With Maxims and Hints for Travellers in the East*, John Murray, Londra, 1840; *A Handbook for Travellers in Turkey*, ediţia a III-a revăzută, John Murray, Londra, 1854.
22. Baedeker, *Russia, with Teheran*, pp. xvi, 445.
23. Thomas Forester, *The Danube and the Black Sea; Memoir on their Junction by a Railway Between Tchernavoda and a Free Port at Kustendjie*, Edward Stanford, Londra, 1857, pp. 210-211.
24. Twain, *The Innocents Abroad*, pp. 255-256.
25. R. Arthur Arnold, *From the Levant, the Black Sea, and the Danube*, vol. 2, Chapman and Hall, Londra, 1868, pp. 193-194.
26. Vasili Sidorov, *Okolinoi dorogoi: Putevîia zametki i vpeciatleniia*, Tipografiia A. Katanskago, Sankt-Petersburg, 1891, p. 259.
27. N. Begiceva, *Ot Odessî do Ierusalima: Putevîia pisima*, Tipografiia Glavnago upravleniia udelov, Sankt-Petersburg, 1898, p. 10.
28. Sidorov, *Okolinoi dorogoi*, p. 79.
29. Reikhelt, *Po Ciornomu moriu*, p. 59.
30. Henry C. Barkley, *Between the Danube and the Black Sea, or Five Years in Bulgaria*, John Murray, Londra, 1876, p. 263.
31. *Ibibem*, pp. 228-229.

32. Mark Pinson, „Otoman Colonization of the Circassians in Rumili After the Crimeean War", *Etudes balkaniques*, vol. 8, nr. 3 (1972), p. 76.
33. Alan W. Fisher, „Emigration of Muslims from the Russian Empire in the Years after the Crimeean War", *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, vol. 35, nr. 3 (1987), p. 356.
34. Justin McCarthy, *Death and Exile : The Ethnic Cleansing of Ottoman Muslims, 1821-1922*, Darwin Press, Princeton, 1995, p. 339.
35. Mark Levene, „Creating a Modern «Zone of Genocide» : The Impact of Nation- and State-Formation on Eastern Anatolia, 1878-1923", *Holocaust and Genocide Studies*, vol. 12, nr. 3, iarna 1998, p. 396 ; Ronald Grigor Suny, *Looking Toward Ararat : Armenia in Modern History*, Indiana University Press, Bloomington, 1993, p. 99.
36. Kaori Komatsu, „Financial Problems of the Navy During the Reign of Abdülhamid II", *Oriente Moderno*, vol. 20, nr. 1 (2001), p. 218.
37. „Trebizond : Extracts from an Interview with Comm. G. Gorrini, Late Italian Consul-General at Trebizond, Published in the Journal «Il Messaggero» of Rome, 25th August 1915", în Arnold J. Toynbee (ed.), *The Treatment of Armenians in the Ottoman Empire, 1915-1916*, HMSO, Londra, 1916, pp. 291-292.
38. Din punct de vedere tehnic, tratatul nu făcea decât să sancţioneze o înţelegere separată între Turcia şi Grecia, încheiată în ianuarie.
39. Citat de Stephen P. Ladas, în *The Exchange of Minorities : Bulgaria, Greece, and Turkey*, Macmillan, New York, 1932, p. 341.
40. Citat în Nicolae Bîrdeanu şi Dan Nicolaescu, *Contribuţii la istoria marinei române*, vol. 1, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1979, p. 164.
41. S.M. Soloviov, *History of Russia*, vol. 3, Academic International Press, Gulf Breeze, 1976-2002, p. 164.
42. V.P. Vradii, *Negrî Batumskoi oblasti*, G. Tavartkiladze, Batumi, 1914. Vezi şi Allison Blakely, *Russia and the Negro : Blacks in Russian History and Thought*, Howard University Press, Washington, 1986, capitolul 1.
43. Nicolae Iorga, „Poporul românesc şi marea", *Revista istorică : Dări de samă, documente şi notiţe*, vol. 24, nr. 4-6, aprilie-iunie 1938, p. 100.
44. Mihailo Hruşevski, *Na porozi Novoi Ukrainî*, Naukova dumka, Kiev, 1991, p. 16.
45. Părţi din această secţiune se bazează pe Adam Tolnay, „From the Water System to the Ecosystem : The Black Sea in the Development of Oceanography", manuscris nepublicat, Universitatea Georgetown, 2002.
46. Cu privire la Marsigli, vezi Margaret Deacon, *Scientists and the Sea, 1650-1900*, Aldershot, Ashgate, 1997, pp. 148-149.
47. Peter Simon Pallas, *Travels Through the Southern Provinces of the Russian Empire, in the Years 1793 and 1794*, 2 vol., T.N. Longman and O. Rees *et al.*, Londra, 1802-1803 ; August von Haxthausen, *Transcaucasia : Sketches of the Nations and Races Between the Black Sea and the Caspian*, Chapman and Hall, Londra, 1854.
48. Egor Manganari, *Atlas Ciornago moria*, Ghidrograficeskii ciornomorskoi depo, Nikolaev, 1841. Copia de la Biblioteca Congresului din Washington a aparţinut ţarului Nicolae al II-lea.

49. Bîrdeanu şi Nicolaescu, *Contribuţii la istoria marinei române*, vol. 1, p. 228.
50. Grigore Antipa, *Marea Neagră*, Academia Română, Bucureşti, 1941, vol. 1, pp. 16-17.
51. Charles Warren Hostler, *Turkism and the Soviets*, George Allen and Unwin, Londra, 1957, pp. 157-158. Vezi şi Etienne Copeaux, „Le mouvement «prométhéen»", *Cahiers d'études sur la Mediterranée orientale et le monde turco-iranien*, nr. 16, iulie-decembrie 1993, pp. 9-45.
52. Despre activităţile acestor grupuri în Turcia, vezi Lowell Bezanis, „Soviet Muslim Emigrés in the Republic of Turkey", *Central Asian Survey*, vol. 13, nr. 1 (1994), pp. 59-180.
53. Notă editorială nesemnată, *Prométhée*, vol. 1, nr. 1, noiembrie 1926, pp. 1-2.
54. T. Schätzl, „Polish Group «Prometheus» in London", manuscris datat 19 martie 1951, aflat în Archives of Piłsudski Institut of America, New York (în continuare APIA), Apolinary Kiełczyński Papers, II/2/A-B, Teka I/2, Dosarul „Materialy balkanskie", p. 2.
55. „La Mer Noire", *Prométhée*, nr. 24, noiembrie 1928, pp. 1-3.
56. Dmitro Boug, „La Mer Noire", *Prométhée*, nr. 73, decembrie 1932, p. 22.
57. „Kommunikat Prometeiskoi Lighi Atlanticeskoi Hartii", martie 1949, APIA, Jerzy Ponikiewski Papers, Sz.D/4, T. 1, Dosarul „Prometeusz", pp. 3-6.
58. Scrisoarea lui Edmund Charaszkiewicz către Ali Akish, 4 noiembrie 1969, APIA, Charaszkiewicz Papers, II/3/D, T. 1, Dosarul „Sprawy ogólno-prometejskie", p. 65.
59. Incidentul este povestit pe larg de către Douglas Frantz şi Catherine Collins în *Death on the Black Sea: The Untold Story of the Struma and World War II's Holocaust at Sea*, Ecco, New York, 2003.
60. Norman M. Naimark, *Fires of Hatred: Ethnic Cleansing in Twentieth-Century Europe*, Harvard University Press, Cambridge, 2001, pp. 101-104.
61. În legătură cu locul ocupat de Marea Neagră în strategiile Războiului Rece, vezi Harry N. Howard, *Turkey, the Straits, and U.S. Policy*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1974.
62. Yu. Zaitsev şi V. Mamaev, *Marine Biological Diversity in the Black Sea: A Study of Change and Decline*, United Nations Development Program, New York, 1997, p. 15.
63. „Bleak Story of the Black Sea Highlighted in Global Assessment of World's Waters", comunicat de presă al United Nations Environment Programme, 12 octombrie 2001.
64. Laurence David Mee, „Protecting the Black Sea Environment: A Challenge for Co-operation and Sustainable Development in Europe", Centrul de Studii pentru Politicile Europene (Bruxelles) şi Centrul Internaţional de Studii ale Mării Negre (Atena), 2002, p. 4. Între 1993 şi 1998, Mee a coordonat, la Istanbul, Programul de Mediu al Mării Negre.

„Majoritatea războaielor importante ale secolului au fost războaie de frontieră. Religia, alianţele, revolta, gloria, intriga dinastică sau ambiţia – unde elementul personal era de multe ori factorul determinant – tind să fie înlocuite de conflicte de frontieră, adică de acele războaie purtate de state sau regate care urmăresc anexarea oricărui teren locuibil şi care, prin ambiţiile şi interesele lor teritoriale, intră într-un conflict acut şi ireconciliabil cu interesele şi ambiţiile altor state."

Lordul Curzon (1907)

„Împărtăşind o viziune comună asupra cooperării regionale ca parte a procesului de integrare europeană, o viziune bazată pe drepturile omului şi pe libertăţile sale fundamentale, pe prosperitatea izvorâtă din libertate economică, justiţie socială, securitate şi stabilitate..."

Carta Organizaţiei Cooperării
Economice a Mării Negre (Ialta, 1998)

„Ia şi gustă ceva de-al nostru! Încearcă ceva specific!"

O femeie care vindea prăjituri tătărăşti
la Ciufut-Kale, în Crimeea (2000)

Capitolul 7

Cu fața spre mare

Fiecare port, scria Fernand Braudel, privește în două direcții – înspre mare, către diferitele influențe care îi vin de acolo, și înspre uscat, către culturile continentale care îl fixează într-un spațiu distinct. De la mijlocul secolului al XIX-lea, popoarele din jurul Mării Negre și-au îndreptat sistematic privirea spre uscat, încercând să elimine identitățile plurale ce proliferau de-a lungul țărmurilor și clamând că litoralul face parte din patrimoniul tinerelor națiuni și că statele încă și mai tinere sunt proprietarele de drept ale zonelor de coastă. În timpul Războiului Rece, marea s-a transformat într-o barieră între țări și sisteme sociale rivale. Țările din regiune, afiliate celor două blocuri, încercau să pară cât mai diferite, deși peste tot statul era cel care, potrivit ideologiei dominante, își arogase misiunea de a dezvolta zonele maritime și de coastă.

O atitudine similară a persistat și după prăbușirea sistemului comunist și dezintegrarea Uniunii Sovietice. Angajate în cursa pentru intrarea în NATO și în Uniunea Europeană, Ucraina, Rusia și Georgia, noile state independente apărute în regiune după 1991, n-au făcut altceva decât să perpetueze tendința de izolare față de vecini. A-ți descrie țara drept o destinație mai bună pentru investițiile străine, o republică mai stabilă din punct de vedere politic și chiar un loc mai civilizat decât cele aflate în imediata apropiere a rămas o formă obișnuită de discurs. Nu știu să mai fie multe locuri în lume unde atât elitele politice, cât și populația obișnuită să cunoască atât de puține lucruri despre vecini ca în zona Mării Negre. Această ignoranță este însă o postură deliberată, ce se hrănește din versiuni ale istoriei în care națiunea e considerată un fapt imemorial, statul – o entitate predestinată, iar regiunea – un decupaj efemer. Nu cu mult timp în urmă, a întreține relații strânse cu pescari, negustori, persoane din administrația portuară sau chiar rude care locuiesc de cealaltă parte a mării ar fi fost un lucru dintre cele mai firești. Faptul că acest tip de conexiuni este aproape inimaginabil astăzi semnalează triumful unui mod particular de a înțelege istoria, politica și relațiile sociale.

Degradarea mediului, emigrația, dezvoltarea economică și alte domenii sensibile pretind acum abandonarea definițiilor exclusiviste ale națiunii. Problemele

cu care se confruntă Marea Neagră necesită două aspecte ce par să fie în dezacord: crearea unor state pe cât de puternice, pe atât de dispuse să coopereze, chiar şi cu preţul renunţării la o parte din suveranitate. Dar după cum au confirmat anii 1990, crearea şi dezmembrarea simultană a statului nu este cel mai uşor lucru din lume.

La puţină vreme după schimburile de populaţie dintre Grecia şi Turcia din anii 1920, Arnold Toynbee nota că „interesul fundamental şi identic al popoarelor din Orientul Apropiat rezidă în pace, în neamestecul în intrigile şi ambiţiile marilor puteri şi în sprijinul moral şi economic al unor organizaţii internaţionale"[1]. Aceasta era reţeta recomandată de generaţii întregi de diplomaţi europeni: internaţionalizarea statutului mării şi al zonelor sale limitrofe – Dunărea şi strâmtorile –, pentru a evita monopolul vreunei puteri regionale asupra lor, cu atât mai mult dacă acest monopol ar fi fost instituit în special în numele sloganului eliberării naţionale.

Într-un anume sens, strategia susţinută de Toynbee a funcţionat perfect. În ciuda multor dispute teritoriale şi a neîncrederii reciproce moştenite din deceniile comuniste şi chiar de dinainte, conflictul armat între statele Mării Negre este aproape de neconceput. Doar în cazul confruntărilor dintre Armenia şi Azerbaidjan pentru enclava Nagorno-Karabah, finalizate prin acordul de încetare a focului din 1994, disputele teritoriale au degenerat în confruntări armate. Împărţirea fostei flote sovietice din Marea Neagră, ale cărei vase şi personal erau revendicate şi de Ucraina independentă, şi de Federaţia Rusă, este singurul exemplu de fricţiuni ce ar fi putut escalada într-o criză internaţională majoră. Diferendul a fost rezolvat însă pe cale amiabilă în 1997, când cele două guverne au decis să-şi împartă patrimoniul naval, cea mai mare parte a navelor revenind Rusiei. Mai mult, Ucraina a fost de acord să le închirieze ruşilor facilităţile portuare, aşa încât astăzi ambele ţări folosesc docurile din Sevastopol, cartierul general tradiţional al flotei ruse din Marea Neagră. Bineînţeles că aceste aranjamente nu aduc nici o alinare victimelor violenţei din Karabah, sutelor de mii de refugiaţi care şi-au părăsit căminele din Azerbaidjan, şi nici celor afectaţi de războaiele civile izbucnite în regiune. Cu toate acestea, absenţa aproape totală a conflictului internaţional într-o parte a lumii care a fost un butoi de pulbere cea mai mare parte a secolului al XIX-lea apare, într-adevăr, ca un fapt remarcabil.

La începutul noului mileniu, nu forţa statelor ameninţă pacea şi stabilitatea regiunii, ci tocmai slăbiciunea lor. În multe zone, sărăcia este endemică, şi nu atât ca efect al „tranziţiei" de la planificarea centralizată de tip comunist la un sistem diferit, cât ca o trăsătură structurală, cronică, a economiilor locale. Acolo unde mai există, autoritatea de stat supravieţuieşte doar ca sursă de venit

pentru diverşi funcţionari, sub forma micilor peşcheşuri, dar şi a tantiemelor grase. Calitatea necorespunzătoare a serviciilor sociale face subzistenţa un permanent efort de autoajutorare, în vreme ce dependenţa de vechile reţele sociale ale familiei, clanului sau grupului etnic îi menţine pe indivizi incapabili să se definească drept cetăţeni egali în drepturi ai unui stat modern. Mai grav, absenţa unor forţe de poliţie adecvate le permite grupărilor criminale transfrontaliere – dispuse să trafiqheze orice, de la arme la droguri şi fiinţe umane – să acţioneze aproape nestingherite. Degradarea mediului şi potenţialele dezastre ecologice, unele produse de economia comunistă, altele de politicile industriale şi agricole aberante ale statelor succesoare, pun în pericol sănătatea generaţiilor prezente şi viitoare. Diferiţi nomazi şi căutători de azil privesc tot mai mult Turcia şi statele postcomuniste ca pe nişte anticamere convenabile ale emigraţiei, legală sau ilegală, în Uniunea Europeană. Refugiaţii din zonele de conflict din Balcani şi Caucaz creează probleme suplimentare unor state ce se descurcă şi aşa mult prea greu cu propriii cetăţeni pentru a putea face faţă influxului de persoane de peste graniţă. Nu am greşi spunând că mişcările de populaţie din anii 1990 şi din primul deceniu al celui de-al treilea mileniu – nomazi, azilanţi, flotanţi, refugiaţi – ar putea transforma structura demografică a regiunii la fel de profund pe cât au făcut-o marile depopulări dintre anii 1860 şi anii 1920.

Fragilitatea statelor din regiune iese frapant în evidenţă odată cu declanşarea mişcărilor separatiste şi a războaielor civile. La începutul anilor 1990, o suită de conflicte de mică amploare şi episoade insurgente au răvăşit sud-estul Europei, dar calmul a fost restabilit într-o oarecare măsură spre mijlocul deceniului. Conflictele din Balcani şi de pe teritoriul fostei Uniuni Sovietice au fost stinse prin acorduri de pace sau de încetare temporară a focului. În unele cazuri, au fost lansate programe de reconstrucţie sau au fost desfăşurate forţe de menţinere a păcii. Capturarea de către turci a liderului kurd Abdullah Öcalan în 1999 a liniştit activitatea mişcării rebele separatiste din sud-estul Ţării. În mai multe cazuri însă, încetarea conflictului armat nu a reprezentat o soluţie reală a crizei. În zonele bulversate de confruntări au apărut state nerecunoscute, dar funcţionale, care şi-au apropriat pe nesimţite, însă cu o dexteritate remarcabilă, toate atributele exterioare ale suveranităţii.

Osetia de Sud, Abhazia, Nagorno-Karabah şi Transnistria sunt puţin cunoscute în lume, deşi în zona Mării Negre ele există de mai bine de zece ani ca entităţi separate. Statele recunoscute oficial care le găzduiesc – Georgia, Azerbaidjan şi Moldova – au cerut în repetate rânduri sprijin internaţional pentru soluţionarea acestor dispute interne, iar reprezentanţii Naţiunilor Unite şi diferiţi alţi mediatori internaţionali s-au deplasat la faţa locului în acest scop. Negocierile s-au prelungit ani în şir, fără ca părţile să ajungă la vreo înţelegere.

Între timp însă, în acest intermezzo prelungit, statele nerecunoscute ale Eurasiei şi-au creat propriile instituţii, care funcţionează, se pare, la fel de bine ca şi instituţiile statelor din care, formal, încă fac parte. Toate deţin structurile guvernamentale de bază şi simbolurile suveranităţii. În toate se organizează alegeri, chiar dacă nedemocratice, pentru ocuparea funcţiilor publice. Toate au monedă proprie, frontiere delimitate şi învăţământ separat de sistemul de educaţie al statelor recunoscute. Toate cooperează între ele, organizând în mod regulat întâlniri la cel mai înalt nivel sau la nivel de miniştri. Deşi, pe majoritatea hărţilor, în zona Mării Negre figurează doar şase state, dacă definim statul prin capacitatea de a exercita controlul asupra unui teritoriu oarecare, există de fapt mai multe. Depinde cine numără.

Pentru a rezolva problemele cu care se confruntau statele fragile din regiune şi pentru a evita transformarea disputelor interne într-un conflict internaţional, statele riverane au decis, la începutul anilor 1990, lansarea unui program regional de cooperare. La iniţiativa părţii turce, s-a creat un nou forum, Cooperarea Economică a Mării Negre (CEMN), rod al proaspăt descoperitei vocaţii de lider regional a Turciei după sfârşitul Războiului Rece, dar şi o modalitate de a întări suveranitatea noilor state din regiune, dintre care unele simţeau gustul existenţei independente pentru prima oară.

În iunie 1992, şefii tuturor statelor din jurul Mării Negre şi ai statelor vecine s-au întâlnit la Istanbul pentru a conveni lansarea unui ambiţios program de dezvoltare şi a unor politici sectoriale în domenii precum mediul, infracţionalitatea şi corupţia, investiţiile, fiscalitatea şi educaţia. Şase ani mai târziu, cele unsprezece state membre – Rusia, Ucraina, Turcia, Georgia, România, Bulgaria, Albania, Armenia, Azerbaidjan, Moldova şi Grecia – au semnat o cartă care a ridicat forumul la statutul de organizaţie internaţională, denumită Organizaţia Cooperării Economice a Mării Negre (OCEMN), înzestrată cu un secretariat permanent, în prezent găzduit de o vilă impresionantă situată pe malul Bosforului, aproape de centrul Istanbulului. Carta mai prevedea înfiinţarea unei Adunări Parlamentare a Mării Negre, a unei bănci de investiţii, a unei unităţi navale multinaţionale, a unei universităţi de vară şi a unui centru de analiză a politicilor publice. Pentru prima dată în istorie, ţărmurile mării erau reunite nu prin forţa armelor sau prin intermediul reţelelor de comerţ, ci prin efortul conjugat al unor lideri politici hotărâţi să creeze o regiune sigură şi deschisă cooperării, având Marea Neagră în centru.

În mod evident, degradarea mediului constituia problema cea mai presantă, şi acesta a fost domeniul care a concentrat în primul rând atenţia statelor membre. Deja în aprilie 1992, cele şase state riverane semnau la Bucureşti Convenţia pentru protecţia mediului. Un an mai târziu, la Odessa, se decidea

înfiinţarea unor zone protejate în regiunile de coastă aparţinând fiecărei ţări membre, coordonarea măsurilor de diminuare a poluării pe râurile ce se varsă în mare şi schimbul de informaţii ştiinţifice vitale privind poluarea şi biodiversitatea. În 1996, cu sprijinul Naţiunilor Unite şi al altor organisme internaţionale şi sub egida OCEMN, s-a realizat primul studiu internaţional al cauzelor poluării Mării Negre. În prezent, o dată la fiecare cinci ani, un grup de oameni de ştiinţă proveniţi din toate ţările riverane întocmeşte un aşa-zis raport privind „starea mării", proiect comun reprezentând un progres gigantic faţă de suspiciunea generalizată care domnea în timpul Războiului Rece.

Se întrevăd deja motive de speranţă. Cantitatea de materie organică s-a diminuat de-a lungul anilor 1990, ceea ce a redus masa de plancton şi alge care consumau oxigenul şi furnizau hrana principală a fecundelor colonii de meduze. Poluarea de origine industrială a scăzut, iar pescuitul excesiv a devenit o practică din ce în ce mai rară. Aceste progrese sunt însă mai curând accidentale. Reducerea deversărilor de material organic se datorează mai degrabă stării jalnice în care se află agricultura fostelor ţări comuniste, inclusiv prăbuşirii producţiei agricole şi, deci, a reducerii utilizării îngrăşămintelor chimice. De restrângerea flotelor de pescuit ale statelor din zonă sunt responsabile pescuitul frenetic de după anii 1960 şi criza economică ce a lovit statele comuniste odată cu sfârşitul anilor 1980. Însă pescuitul mai puţin intens ar putea permite acum refacerea faunei maritime. (Dezmembrarea flotelor de pescuit aparţinând fostelor state comuniste face ca 90% din captura obţinută în Marea Neagră să ia drumul pescadoarelor turceşti. Cine nu crede, să comande o cină cu peşte într-un restaurant românesc de pe litoral.) Poluarea industrială nu mai este o problemă atât de acută pur şi simplu pentru că marile centre industriale din Bulgaria şi Georgia au fost dezafectate. E însă mai mult ca sigur că, după refacerea capacităţilor industriale ale statelor riverane, problemele ecologice vor reapărea. Din neglijenţă, întoarcerea la stabilitatea economică din trecut, aparent benefică pe moment, poate să însemne continuarea degradării pe termen lung a apelor mării.

Dincolo de temele ecologice, OCEMN nu s-a ridicat la nivelul ambiţiilor sale iniţiale. În ultimă instanţă, din orice altă perspectivă am privi, regiunea Mării Negre nu arată ca o entitate politică şi economică. În medie, abia în jur de 12% din comerţul fiecărui stat membru este orientat către parteneri din regiune. Companiile aviatice naţionale au legături mai bune cu marile centre internaţionale din Europa sau America de Nord decât cu localităţile din statele vecine. Turismul estival pare să fie singurul lucru ce aparţine unui flux regional: atunci când cetăţenii statelor de la Marea Neagră aleg o destinaţie de vacanţă, aceasta este cel mai adesea Turcia[2]. Şefii de stat participă la întâlniri la cel mai înalt nivel, miniştrii se întâlnesc la conferinţe, organizaţiile neguvernamentale

întocmesc planuri de acţiune în probleme de interes comun. Totuşi, apariţia unei regiuni active, bazată pe cooperare, în teritoriul dintre Grecia şi Azerbaidjan se lasă încă aşteptată.

Motivele pentru care OCEMN a avut rezultate modeste nu sunt greu de bănuit. Mai devreme sau mai târziu, într-o organizaţie regională care numără printre membri ţări precum Rusia, Turcia şi Grecia, trei puteri medii care au interese şi obiective divergente, problemele vor ieşi la iveală. Fiecare dintre aceste state are nu numai o viziune proprie legată de rolul pe care trebuie să-l joace în regiune, dar şi suficiente resurse pentru a transforma această viziune în realitate. Mai mult, apariţia Forumului Mării Negre a fost nu atât rezultatul unui angajament veritabil în favoarea cooperării regionale, cât produsul unei anumite constelaţii de interese geopolitice. La începutul anilor 1990, Turcia încerca să-şi definească noul rol regional, probabil pentru a-i demonstra Uniunii Europene că poate deveni un garant al stabilităţii în zonă, noile state apărute după prăbuşirea Uniunii Sovietice s-ar fi alăturat oricărei organizaţii internaţionale care le-ar fi acceptat, iar Rusia şi Grecia n-aveau de gând să lase Turcia să creeze „o regiune a Mării Negre" fără ele. „Fă-l, iar membri se vor găsi", gândea probabil în 1992 Turgut Özal, iniţiatorul Forumului. Într-adevăr, n-au întârziat să apară – la întâlniri de nivel înalt, în grupuri de lucru, în conferinţe dedicate unui anumit subiect şi în alte evenimente importante pentru viitorul mării. Mai dificil a fost de stabilit, acum că lista de membri era definitivată, ce anume avea să facă noul club.

Nici un politician din ţările riverane nu mai crede astăzi că OCEMN ar putea fi un substitut al singurului regionalism care contează cu adevărat: statutul de membru al NATO şi al Uniunii Europene. România şi Bulgaria sunt candidate la aderare şi probabil se vor alătura Uniunii Europene în anul 2007; Turcia face parte din NATO aproape de la semnarea Pactului Nord-Atlantic, dar şansele ei de integrare în UE rămân problematice, chiar dacă statele europene ar fi dispuse să o primească în viitor. În vreme ce preşedinţii şi prim-miniştrii îşi reafirmă hotărârea de a crea o regiune a Mării Negre, ţările din zonă, angajate în procesul de integrare euroatlantică, n-au prea multe motive să coopereze cu statele ale căror şanse de intrare în cele două organizaţii sunt aproape nule. În ciuda diplomaţiei efervescente din cadrul OCEMN, NATO şi Uniunea Europeană sunt forţele care determină cursul afacerilor internaţionale în zona Mării Negre.

Cu timpul, competiţia pentru resursele naturale va fi deopotrivă un factor de apropiere şi de dezbinare a statelor şi popoarelor din regiune. La începutul anilor 1990, zăcămintele de petrol şi gaze naturale din zona Mării Caspice, considerată cea mai mare sursă de hidrocarburi comercializabile după Orientul

Mijlociu, a declanşat o adevărată luptă între diferite state şi companii multinaţionale. Traseele propuse pentru transportarea petrolului caspic au generat discuţii aprinse timp de aproape un deceniu. Unele companii şi guverne pledau pentru rutele tradiţionale către porturile de pe coasta estică a Mării Negre, şi de aici mai departe spre Mediterana, cu ajutorul petrolierelor. Guvernul turc a obiectat, arătând că creşterea traficului prin Bosfor ar genera mai mult ca sigur o catastrofă naturală (de pildă, o scurgere de ţiţei ce s-ar răspândi de-a lungul coastelor dens populate până în inima Istanbulului). Alţii susţineau construirea unei conducte care să ocolească Marea Neagră şi să o ia spre sud prin Iran, propunere respinsă categoric de Statele Unite.

Negocierile s-au finalizat până la urmă prin decizia de a realiza un sistem de tranzit subteran din sudul Caucazului până în estul Mediteranei. La începutul anului 2003, un consorţiu prezidat de BP (fostul British Petroleum) a demarat construirea unei noi conducte, care porneşte din Baku, trece prin Tbilisi şi ajunge în Ceyhan, port turcesc la Mediterana. Traseul ocoleşte porturile Mării Negre şi nu va provoca mărirea traficului prin Bosfor. Se estimează că, până în 2009, conducta va transporta un milion de barili de ţiţei pe zi. În anii 1880, finalizarea liniei transcaucaziene a dus la transformarea economiei pe coasta de sud-est a mării şi chiar a comerţului internaţional în întreaga regiune; nu puţini se aşteaptă ca efectele conductei Baku-Tbilisi-Ceyhan să fie asemănătoare. Cum însă punctul terminus se află departe de Marea Neagră, în sudul Turciei, nu e foarte clar ce impact va avea mult lăudata instalaţie asupra regiunii în ansamblu. Nu ar fi exclus ca traseul să reducă şi mai mult importanţa porturilor.

A privi Marea Neagră exclusiv prin prisma manevrelor politice de la vârf rămâne o perspectivă mult prea îngustă. Marea îi leagă şi altfel pe cei din jurul ei, şi încă în forme neaşteptate. Micii comercianţi – urmaşii negustorilor de altădată, înarmaţi acum cu bilete de avion în locul permiselor de liberă trecere emise de autorităţile bizantine sau otomane – transportă diferite mărfuri turceşti la Odessa, Kiev şi Moscova. Muncitorii din nord lucrează pe şantierele din sud, în vreme ce firmele de construcţii din Turcia proiectează şi înalţă complexe rezidenţiale şi comerciale pe întreg teritoriul fostei Uniuni Sovietice. Prostituatele rusoaice – „Nataşele", cum sunt ele cunoscute în argoul turcesc – îşi strigă clienţii pe străzile din Ankara şi Istanbul, împinse să-şi vândă trupul de aceeaşi combinaţie de constrângere, necesitate tragică şi optimism deplasat care le închidea altădată pe femeile circaziene în seraiuri. Bineînţeles, acest gen de legături regionale se află sub imperiul vicisitudinilor macroeconomice. Prăbuşirea rublei la sfârşitul anilor 1990 trebuie să fi încetinit „comerţul cu sacoşa" care se practica între oraşele ruseşti şi Istanbul, iar valul de prostituate pare să se fi micşorat. Dar legăturile n-au dispărut. O simplă plimbare prin cartierul Laleli

din Istanbul – centrul comerţului informal cu fosta Uniune Sovietică – sau o privire aruncată în foaierul unui hotel din Trabzon sunt suficiente ca să observi imediat conexiunile superficiale ce au reapărut la sfârşitul secolului XX.

Se pare, apoi, că vechile identităţi multiculturale ale popoarelor de pe ţărmul mării încep să se bucure de ceva mai multă apreciere. Diferitele cercetări arheologice, multe realizate în parteneriat cu oameni de ştiinţă din Occident şi Statele Unite, scot la lumină aşezări antice care prezintă urmele unor influenţe compozite. În muzeele din Constanţa, Varna şi Simferopol sunt expuse vestigiile multiplelor culturi ce s-au dezvoltat lângă mare, de multe ori într-un mod contrar imaginilor prezentate în muzeele „naţionale" din capitală. Astăzi poţi cumpăra în Turcia cărţi despre triburile hemşin, laz şi despre alte grupuri care au populat ţărmul pontic, fapt inimaginabil cu câţiva ani în urmă, când literatura despre minorităţile etnice era practic inexistentă. Asta nu înseamnă însă că litoralul e pe punctul de a renaşte. Numărul celor care părăsesc zona de coastă se menţine ridicat. Reafirmarea unor identităţi culturale a dus uneori la conflicte. Întoarcerea tătarilor în Crimeea a dat naştere la dispute privind dreptul de proprietate asupra pământului şi la probleme legate de integrarea lor socială, în vreme ce cvasistatele din regiune, de la Transnistria până la Karabah, se menţin într-o relaţie tensionată cu guvernele statelor recunoscute internaţional. Turiştii se pot bucura de plajele şi staţiunile spectaculoase ale Bulgariei, dar alte locuri de pe ţărm rămân încă neprimitoare.

În magistralul său studiu despre contextul generat de sfârşitul Primului Război Mondial, *The Western Question in Greece and Turkey*, Arnold Toynbee identifică trei antiteze false înscrise în mentalul occidental cu privire la estul Mediteranei şi la zona Mării Negre[3]. Prima opoziţie este între creştinism şi islamism, a doua între Europa şi Asia, iar a treia între civilizaţie şi barbarie. De la distanţă, graniţele care separă aceste categorii par să fie ferme, doar că, arată Toynbee, odată ce călătorul coboară de pe vas sau din tren la Istanbul, Odessa ori Batumi, ele nu mai au nici o noimă.

Întrebarea este dacă, pe măsură ce Marea Neagră devine frontiera estică a NATO şi a Uniunii Europene şi regiunea e fragmentată în zone definite de politici de imigrare, restricţii comerciale şi doctrine de securitate distincte, opoziţiile semnalate de Toynbee nu vor începe să capete sens, transformându-se în bariere, diferite, fără îndoială, de cele construite de ţari, sultani sau de sistemele sociale ce au definit Războiul Rece, dar la fel de reale pentru cei care vor îndrăzni să le treacă. Poliţistul de frontieră sau vameşul ar putea deveni echivalentul contemporan al medicului de carantină din secolul al XIX-lea. La fel ca înainte, misiunea îi va fi însă îngreunată de experţii în trecerea frontierei, urmaşi ai

acelora care, în căutarea libertăţii, au apropiat mereu ţărmurile Mării Negre, râzându-şi de cele mai sofisticate planuri de a-i opri puse la cale de imperii şi state. De-a lungul coastelor, s-ar putea ca zonele de frontieră să fie din ce în ce mai puţin populate, pe măsură ce tinerii îşi vor căuta un rost în oraşele de pe continent, cei mai norocoşi ajungând chiar până la Londra, Berlin sau New York. Asemenea altor civilizaţii apuse din estul Europei, vechea mare s-ar putea să mai supravieţuiască doar în inima celor născuţi pe ţărmurile ei.

Există însă şi regiuni flotante. Unele comunităţi formate din persoane originare din zona pontică trăiesc acum departe de Marea Neagră. Le găseşti printre grecii din Atena şi Salonic; printre brutarii, muncitorii în construcţii şi oamenii de afaceri turci şi laz din New York; printre evreii, românii, ruşii, ucrainenii, armenii, georgienii şi toate combinaţiile posibile între aceste popoare din Paris, Los Angeles şi Tel Aviv. Aerul lor de familie persistă chiar şi departe de mare. Emigranţii de pe coasta anatoliană preferă să locuiască în comunităţi multietnice asemănătoare celor pe care le-au lăsat în urmă, decât să se alăture celor de aceeaşi etnie[4]. Mai ales în cazul primei generaţii, cel care provine din aceeaşi regiune (*hemşeri*, în turcă), din acelaşi sat, de pe acelaşi munte sau aceeaşi fâşie de coastă îţi poate fi mult mai apropiat decât comunitatea imaginată a naţiunii sau a religiei. În ciuda categoriilor omogenizante folosite de unii – civilizat/barbar, autohton/străin, pur/amestecat –, a trăi cu privirea îndreptată spre mare, acceptând influenţele plurale venite din larg, mai este încă un mod de existenţă întru totul respectabil.

Note

1. Arnold J. Toynbee, „The East After Lausanne", *Foreign Affairs*, vol. 2, nr. 1, septembrie 1923, p. 86.
2. Datele rămân incomplete şi nu pot să sugereze decât o direcţie generală. Îi mulţumesc lui Adam Tolnay pentru aceste informaţii.
3. Arnold J. Toynbee, *The Western Question in Greece and Turkey*, ediţia a II-a, Howard Fertig, New York, 1970 [1923], p. 328.
4. Lisa DiCarlo, „Migration and Identity Among Black Sea Turks", teză de doctorat, Brown University, 2001, p. 23.

Sursele mottourilor

Tournefort	Joseph Pitton de Tournefort, *A Voyage into the Levant*, traducere de John Ozell, vol. 2, D. Browne, A. Bell, J. Darby *et al.*, Londra, 1718, p. 124.
Byron	Byron, *Don Juan*, c. 5, V.
Auden	W.H. Auden, „Archaeology", în *Selected Poems : New Edition*, Edward Mendelson, Vintage International, New York, 1979, p. 302.
Herodot	Herodot, *Istorii*, 4.46.
Xenofon	Xenofon, *Anabasis*, 4.7.
Ovidiu	Ovidiu, *Tristia*, 3.3.1-14, în Ovidiu, *Poems of Exile*, traducere de Peter Green, Penguin, New York, 1994.
Procopius	Procopius, *Războaiele*, 3.1.10-11.
Rubruck	*The Journal of Friar William of Rubruck, Contemporaries of Marco Polo*, ed. Manuel Komroff, Dorset Press, New York, 1989, pp. 58-59.
Peyssonnel	Claude Charles de Peyssonnel, *Observations historiques et géographiques sur les peoples barbares qui ont habité les bords du Danube et du Pont-Euxin*, N.M. Tilliard, Paris, 1765, p. 7.
Piri	Piri Reis, *Kitab-ı bahriye*, traducere de Robert Bragner, vol. 1, Fundaţia pentru Cercetări Istorice, Istanbul, 1988, p. 57.
Gilles	Pierre Gilles, *The Antiquities of Constantinople*, ed. Ronald G. Musto, traducere de John Bell, ediţia a II-a, Italica Press, New York, 1988, p. xxxviii.
Evliya	Evliya Çelebi, *Narrative of Travels in Europe, Asia, and Africa, in the Seventeenth Century*, traducere de Joseph von Hammer, vol. 2, Oriental Translation Fund of Great Britain and Ireland, Londra, 1834, pp. 67, 74.
Johnson	Samuel Johnson, *The History of Rasselas, Prince of Abissinia*, Oxford University Press, Oxford, 1988, p. 123.
Ségur	Louis-Philippe, conte de Ségur, *Memoirs and Recollections of Count Ségur, Ambassador from France to the Courts of Russia and Prussia*, vol. 3, H. Colburn, Londra, 1825-1827, p. 84.
Melville	Herman Melville, *Journal of a Visit to Europe and the Levant, October 11, 1856 – May 6, 1857*, ed. Howard C. Horsford, Princeton University Press, Princeton, 1955, p. 94.

Twain — Mark Twain, *The Innocents Abroad*, în *The Complete Travel Books of Mark Twain*, vol. 1, Doubleday, Garden City, 1966-1967, pp. 291-292.

Curtis — William Eleroy Curtis, *Around the Black Sea : Asia Minor, Armenia, Caucasus, Circassia, Daghestan, the Crimea, Roumania*, Hodder and Stoughton, New York, 1911, pp. 3-4.

Hossu — Gheorghe Hossu, *Importanţa Canalului Dunăre - Marea Neagră în construirea socialismului în RPR*, Editura de Stat, Bucureşti, 1950, p. 3.

Curzon — Lord Curzon of Kedleston, *Frontiers : The Romanes Lecture, 1907*, Clarendon Press, Oxford, 1907, p. 5.

Bibliografie
şi lecturi suplimentare

O lucrare dedicată istoriei, societăţii şi politicii Mării Negre traversează în mod necesar câteva graniţe: disciplinare, dintre istorie şi ştiinţele sociale, şi regionale, dintre Europa Centrală şi de Est, Imperiul Rus / fosta Uniune Sovietică şi Imperiul Otoman / Turcia. Scopul acestei selecţii este de a-l ajuta pe cititor să-şi facă o idee despre sursele folosite în fiecare dintre aceste domenii şi de a oferi câteva repere oricui ar fi interesat de explorarea mai amănunţită a lumii Mării Negre. Referinţe detaliate, inclusiv la opere scrise în altă limbă decât engleza, pot fi găsite în notele fiecărui capitol.

Lucrări generale

Orice carte referitoare la mări, frontiere şi regiuni calcă pe urmele a doi giganţi, Owen Lattimore şi Fernand Braudel. Cărţile lui Lattimore, *Inner Asian Frontiers of China* (New York, 1951), şi Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* (Londra, 1972), sunt lucrări fundamentale. Un studiu influent ce urmează (şi răspunde la) tradiţia lui Lattimore este cartea lui William McNeill despre Europa de Sud-Est în zorii modernităţii, *Europe's Steppe Frontier, 1500-1800* (Chicago, 1964). Nu există încă un manual mai serios despre însemnătatea regiunilor decât *The Limits and Divisions of European History* al lui Oscar Halecki (Londra, 1950). La caracterul instabil al denumirilor regionale în Europa se referă doi ghizi excelenţi, Larry Wolff, în *Inventing Eastern Europe* (Stanford, 1996), şi Maria Todorova, în *Imagining the Balkans* (Oxford, 1997).

Istoria mărilor, deşi nu constituie încă un domeniu de cercetare aparte (istorie pelagică? bentologie?), este un subiect de actualitate. Martin Lewis şi Kären E. Wigen pledează, în *The Myth of Continents* (Berkeley, 1997), pentru acordarea unei atenţii sporite maselor de apă. Lucrările despre mare pe care le-am găsit utile sunt: în cazul Mediteranei, *The Corrupting Sea* (Oxford, 2000) de Peregrine Horden şi Nicholas Purcell; pentru Oceanul Indian, cartea clasică a lui K.N. Chaudhuri *Trade and Civilisation in the Indian Ocean* (Cambridge, 1985) şi minunata *Empires of the Monsoon* (Londra, 1996) de Richard Hall; despre Oceanul Pacific, captivanta lucrare în trei volume *The Pacific Since Magellan* (Minneapolis, 1979, 1983, 1988) a lui O.H.K. Spate şi *Let the Sea Make a Noise* (New York, 1993) a lui Walter A. McDougall, plină de

farmec, deşi total deplasată pe alocuri; în fine, despre Oceanul Atlantic, frumosul volum *Facing the Ocean* (Oxford, 2001) al lui Barry Cunliffe.

În ceea ce priveşte Marea Neagră, două cărţi m-au inspirat pentru propria mea lucrare: Gheorghe Ioan Brătianu, *Marea Neagră. De la origini până la cucerirea otomană* (München, 1969), şi Neil Ascherson, *Black Sea* (Londra, 1995). Prima este o lucrare magistrală de istorie interpretativă scrisă de un mare istoric român; apariţia proiectatului volum secund a fost împiedicată de moartea autorului într-o închisoare comunistă. Cea de-a doua este alcătuită în parte din însemnări de călătorie şi în parte dintr-un eseu istoric, o meditaţie, superb scrisă, asupra semnificaţiilor civilizaţiei şi barbariei. O sinteză mai veche, ce plagiază din belşug alte lucrări publicate, este cartea lui Henry A.S. Dearborn *A Memoir of the Commerce and Navigation of the Black Sea, and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt* (Boston, 1819). Lucrarea în două volume a lui Anthony Bryer şi David Winfield *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos* (Washington, 1985) constituie o uluitoare analiză a geografiei, arheologiei, arhitecturii şi istoriei litoralului sud-estic, ce nu va fi întrecută niciodată, pentru simplul motiv că multe dintre siturile catalogate de autori au fost distruse între timp de arhitecţii urbani şi proiectanţii de şosele.

Trecutul ţinuturilor şi popoarelor din jurul mării este disputat de un număr de tradiţii şi consemnări istorice disparate. Eseul extins al lui Mark Mazower *The Balkans: A Short History* (New York, 2000) adună cele mai bune 200 de pagini despre regiune. Cea mai bună mie de pagini o oferă poate *The Balkans Since 1453* a lui L.S. Stavrianos (New York, 2000). O mare parte din istoriile ucrainene este afectată de un naţionalism lipsit de simţ critic, un echilibru decent putând fi găsit în cartea lui Orest Subtelny *Ukraine: A History* (ediţia a II-a, Toronto, 1994) şi în cea a lui Andrew Wilson *The Ukrainians* (New Haven, 2000). Există un exces de materiale despre Rusia, stepă şi mare, cel mai potrivit punct de plecare constituindu-l două lucrări importante: Michael Khodarkovsky, *Russia's Steppe Frontier* (Bloomington, 2002), titlu care îi omagiază pe McNeill (vezi mai sus) şi William Sunderland, cu a sa *Taming the Wild Field* (Ithaca, 2004).

Din păcate, Caucazul este încă mult prea puţin studiat în comparaţie cu Rusia sau Balcanii, dar *Highlanders* a lui Yo'av Karny (New York, 2000) aplică un tratament jurnalistic perspicace regiunii şi istoriei sale. Pentru o analiză academică, mai vechea lucrare a lui W.E.D. Allen şi Paul Muratoff *Caucasian Battlefields* (Cambridge, 1953) este un bun început. În ceea ce priveşte Imperiul Otoman şi Turcia modernă, lucrările lui Halil İnalcık, Suraiya Faroqhi, Bernard Lewis şi Stanford Shaw au stabilit norma. O sinteză foarte utilă oferă ediţia revizuită a cărţii lui Erik J. Zürcher *Turkey: A Modern History* (ed. rev., New York, 1998). Lucrările de bază despre Bulgaria şi România sunt *A Concise History of Bulgaria* (Cambridge, 1997) de Richard Crampton şi cele două volume ale lui Keith Hitchins *Românii. 1774-1866* (Oxford, 1996) şi *România. 1866-1947* (Oxford, 1994).

Seria de „Studii ale naţionalităţilor" publicată de Hoover Institution Press la Universitatea Stanford este cea mai bună sursă de lucrări despre popoarele din jurul mării: despre georgieni şi armeni scriu Ronald Grigor Suny, în *The Making of the*

Georgian Nation (1988) şi *Looking Toward Ararat* (1993), Alan Fischer, în *The Crimean Tatars* (1978), şi eu însumi, în *The Moldovans* (2000). Alte două serii, publicate de Macmillan-Palgrave şi Curzon Press, oferă o privire generală asupra unor popoare ca abhazii, circazienii, laz şi alţii.

Pe lângă aceste studii, am folosit arhive, relatări ale călătorilor din Antichitate până în prezent şi o vastă literatură secundară din domenii specializate. Unele dintre sursele majore sunt discutate în cele ce urmează.

Arhive şi documente private

Scrierea unei istorii a Mării Negre pe baza surselor din arhive ar însemna mai multe cariere academice, întrucât ar presupune o investigare detaliată a colecţiilor din multe ţări şi din tot atâtea limbi, unele greu accesibile în prezent. Eu am reţinut doar câteva mostre.

Arhivele Institutului Hoover al Universităţii Stanford conţin documentele American Relief Administration (Administraţia Americană de Întrajutorare), o colecţie extrem de valoroasă referitoare la eforturile umanitare din sudul Rusiei în timpul şi după Primul Război Mondial. Am folosit, de asemenea, Documentele S.N. Paleologue despre evacuarea ruşilor în Balcani în timpul războiului, precum şi documentele private ale lui Mihail N. Girs (ministrul rus la Constantinopol) şi ale lui Frank A. Golder (membru al American Relief Administration). Arhivele misiunii militare americane în Armenia în 1919 dau la iveală un remarcabil portret al suferinţei umane în Anatolia de Est după sfârşitul războiului.

Colecţia de fotografii din Războiul din Crimeea a lui Roger Fenton, de la Biblioteca Congresului (accesibilă şi on-line), reprezintă o cronică fotografică nepreţuită a războiului. Sala de lectură pentru geografie şi hărţi a bibliotecii găzduieşte o foarte utilă colecţie de hărţi istorice ale Mării Negre, inclusiv extrem de importantul atlas al lui Egor Manganari din 1841.

La arhivele Institutului Piłsudski al Americii din New York am consultat documentele lui Edmund Charaszkiewicz, Jerzy Ponikiewski şi Apolinary Kiełczyński. Aceste acte personale, împreună cu revista *Prométhée* (publicată în anii 1920-1930 la Paris), constituie surse esenţiale de informaţie privitoare la istoria mişcării „prometeienilor".

Biroul Documentelor Publice din Londra deţine informaţii valoroase despre comerţul pe Marea Neagră în secolul al XIX-lea, adunate în rapoartele anuale ale ofiţerilor consulari britanici din jurul mării, prezente în dosarele Ministerului de Externe. Dosarele Amiralităţii şi ale Ministerului de Război sunt mai puţin bogate, conţinând totuşi documente revelatoare mai ales cu privire la al Doilea Război Mondial.

Primul consul britanic la Trabzon, James Brant, a fost un atent observator al mării în anii 1830. Însemnările sale private sunt accesibile la Biblioteca Britanică, unde am consultat şi hârtiile lui Henri Ellis şi A.H. Layard, ce conţin corespondenţă legată de cariera lui Brant.

În România am studiat printre altele istoria programului colonizării valahe în Dobrogea, prin intermediul dosarelor Ministerului Educaţiei, Biroului Naţional al Colonizării şi Societăţii pentru Cultura Macedo-Română, aflate la Arhiva Istorică Centrală a Arhivelor Naţionale ale României din Bucureşti. Doar o mică parte din această cercetare şi-a găsit locul în versiunea finală a cărţii mele, dar, pentru un doctorand harnic, există o fascinantă poveste de spus despre găsirea fraţilor pierduţi şi problemele readucerii lor în patrie.

Însemnări de călătorie şi alte texte de bază

Bibliografii meticuloase ale călătorilor în zona Mării Negre în diferite perioade se pot găsi în revista *Archeion Pontou*, vol. 32 (1973-1974) şi vol. 33 (1976-1976), precum şi în Bryer şi Winfield (vezi mai sus).

În cazul Antichităţii, textele de bază sunt bine cunoscute: Herodot, nu întotdeauna o călăuză foarte echilibrată, aventurierul militar Xenofon, scrupulosul geograf Strabon şi cârcotaşul Ovidiu, unul dintre cei dintâi scriitori de cărţi poştale. *Argonautica* lui Apollonios din secolul al III-lea î.Hr. constituie sursa primară a legendei lui Iason. *Discursul boristenitic* al lui Dio Chrysostom reprezintă o relatare fascinantă, dar deformată despre o mare colonie de la Marea Neagră din secolul I d.Hr. Importantul *periplus* al lui Arrian din secolul al II-lea dezvăluie multe despre forţele armate romane de pe ţărmurile sudic şi estic. Ammianus Marcellinus, istoricul Imperiului Roman târziu, discută Marea Neagră în detaliu, versiunea sa excentrică asupra adevărului fiindu-le însă profund îndatorată lui Herodot şi Plinius cel Bătrân, fiecare cu neajunsurile lui. Referinţe ocazionale la mare şi pasaje savuroase şi incitante despre popoarele din jurul acesteia se pot găsi la mulţi alţi scriitori antici, o mare parte din spusele lor fiind însă doar ecouri ale relatărilor anterioare.

În perioada bizantină, doi scriitori importanţi ies în evidenţă. Procopius, istoricul domniei împăratului Iustinian, ne oferă diverse impresii cu privire la o graniţă problematică. Împăratul Constantin Porfirogenetul a scris un ghid instructiv de administrare a imperiului (*De administrando imperio*), din care o parte se concentrează pe relaţiile cu barbarii de pe ţărmul nordic. În perioada bizantină târzie, mai mulţi călători au lăsat însemnări despre mare, mai ales despre coloniile comerciale genoveze şi veneţiene. O antologie este editată de Manuel Komroff (*Contemporaries of Marco Polo*, New York, 1989). Alte lucrări importante sunt: Josafa Barbaro şi Ambrogio Contarini (*Travels to Tana and Persia*, Londra, 1873), Pero Tafur (*Travels and Adventures, 1435-1439*, New York, 1926), Ibn Battuta (*Travels in Asia and Africa, 1325-1354*, New York, 1929) şi Ruy González de Clavijo (*Embassy to Tamerlane, 1403-1406*, Londra, 1928). Ghidul lui Francesco Balducci Pegolotti destinat comercianţilor italieni din Răsărit poate fi găsit sub titlul *La pratica della mercatura* (Allen Evans, ed., Cambridge, 1936). Pentru a descoperi relatări slave/ruseşti despre Marea Neagră începând din Evul Mediu, cel mai bun ghid îl oferă Theofanis G. Stavrou şi Peter R. Weisensel, cu *Russian Travelers to the Christian East from the Twelfth to the Twentieth Century* (Columbus, 1985).

Dintre călătorii otomani, nici unul nu poate rivaliza cu scriitorul de secol XVII Evliya Çelebi, naufragiat pe coasta Crimeei, unde a fost martorul unui asalt otoman asupra cetăţii Azov. O versiune condensată a lucrării sale *Seyahatname* este *Narrative of Travels in Europe, Asia, and Africa, in the Seventeenth Century* (Londra, 1834). Principala sursă privitoare la întâlnirile pe mare dintre otomani şi cazaci o reprezintă Guillaume Le Vasseur de Beauplan, *A Description of Ukraine* (Cambridge, 1993).

Odată cu sfârşitul secolului al XVIII-lea, când marea a fost redeschisă pentru vasele comerciale străine, există numeroase însemnări de călătorie, unele mai pline de informaţii şi mai demne de încredere decât altele. Louis-Philippe, conte de Ségur, a însoţit-o pe Ecaterina cea Mare în Crimeea în 1787 şi a lăsat o descriere antrenantă a călătoriei în *Memoirs and Recollections of Count Ségur* (Londra, 1825-1827). Despre dificultăţile comerţului la sfârşitul secolului al XVIII-lea nu există o relatare mai bună decât cea a lui Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, din *Essai historique sur le commerce et la navigation de la Mer-Noire* (ediţia a II-a, Paris, 1820). Un alt francez, E. Taitbout de Marigny, a încercat să facă negoţ cu ţărmul caucazian la începutul secolului al XIX-lea, consemnându-şi străduaniile în *Three Voyages in the Black Sea to the Coast of Circassia* (Londra, 1837). Cea mai exactă descriere occidentală a vieţii sociale otomane şi a Istanbulului în secolul al XIX-lea este cea a lui Charles White, din *Three Years in Constantinople ; or, Domestic Manners of the Turks in 1844* (Londra, 1845). Referitor la flota maritimă otomană, există lucrarea unui consilier britanic, Adolphus Slade, publicată sub titlul *Records of Travels in Turkey, Greece, etc., and of a Cruise in the Black Sea, with the Capitan Pasha, in the Years 1829, 1830 and 1831* (Philadelphia, 1833). J.A. Longworth, călător patriot şi atent prin nordul Caucazului, şi-a consemnat călătoria în *A Year Among the Circassians* (Londra, 1840).

Cele mai cunoscute descrieri ale sudului Imperiului Rus în secolele al XVIII-lea şi al XIX-lea sunt Peter Simon Pallas, *Travels Through the Southern Provinces of the Russian Empire* (Londra, 1802-1803) şi Anatole de Demidoff, *Travels in Southern Russia, and the Crimea* (Londra, 1853). Echivalentele acestora în ce priveşte ţărmurile caucaziene sunt William Hamilton, *Researches in Asia Minor, Pontus, and Armenia* (Londra, 1842), şi August von Haxthausen, *Transcaucasia : Sketches of the Nations and Races Between the Black Sea and the Caspian* (Londra, 1854). Edmund Spencer a fost unul dintre cei mai prolifici şi receptivi autori care au scris despre mare la mijlocul secolului al XIX-lea, chiar dacă relatările sale sunt pline de prejudecăţi în privinţa a tot ceea ce este rusesc. Vezi *Travels in the Western Caucasus* (Londra, 1838) şi *Turkey, Russia, the Black Sea, and Circassia* (Londra, 1854).

Există o foarte rafinată colecţie de însemnări de călătorie scrise de femei, mai ales în ceea ce priveşte Crimeea : Elizabeth, Lady Craven, *A Journey Through the Crimea to Constantinople* (Dublin, 1789) ; Marie Guthrie, *A Tour, Performed in the Years 1795-6, Through the Taurida, or Crimea* (Londra, 1802) ; Mary Holderness, *New Russia : Journey from Riga to the Crimea, by Way of Kiev* (Londra, 1823).

Henry Barkley şi-a consemnat experienţele trăite ca inginer feroviar pe coasta de vest în volumul *Between the Danube and the Black Sea, or Five Years in Bulgaria* (Londra, 1876). El a fost martorul fugii tătarilor din Crimeea în Bulgaria şi, mulţi ani mai târziu, a avut ocazia să vadă tătari, circazieni şi alţi refugiaţi musulmani abia

ducându-şi zilele în Anatolia, despre care a povestit în *A Ride Through Asia Minor and Armenia* (Londra, 1891).

Finalul Marelui Tur însemna că interesul pentru prezentările realiste ale exotismului răsăritean scădea (fiind însă, din păcate, revigorat în anii 1990 de cărţile lui Robert Kaplan şi ale altora asemenea lui). Mai există însă câteva cărţi de călătorie din secolul XX care merită citite. James Colquhoun a fost un om de afaceri britanic a cărui mină de cupru din Caucaz a căzut pradă bolşevicilor, poveste pe care o spune în *Adventures in Red Russia* (Londra, 1926). William Eleroy Curtis, reporter din Chicago, îşi consemnează propria călătorie în *Around the Black Sea* (New York, 1911). Stanley Washburn, alt jurnalist din Chicago, a făcut naveta de pe un ţărm pe altul al mării în timpul Revoluţiei Ruse din 1905, relatarea sa purtând titlul *The Cable Game* (Boston, 1912). O incursiune emoţionantă în lumea influenţelor culturale reciproce de pe coastele pontice şi a deportărilor din anii 1920 este cea făcută de Thea Halo în *Not Even My Name* (New York, 2001).

Alte surse secundare

Mediu şi ecologie

Ca introducere în ce priveşte caracteristicile fizice ale mării, nimic nu poate întrece *Black Sea Pilot*, carte publicată în multiple ediţii de Amiralitatea britanică. Teza diluviului aflat la originile mării este prezentată în formă populară de William Ryan şi Walter Pitman, în *Noah's Flood* (New York, 1998). Ideea generală a inundării dramatice a ţărmurilor e dezbătută în literatura revistelor ştiinţifice. În tabăra „pro" se situează Robert D. Ballard *et al.*, cu „Further Evidence of Abrupt Holocene Drowning of the Black Sea Shelf", *Marine Geology*, vol. 170 (2000), pp. 253-261. În tabăra opusă apare Naci Görür *et al.*, „Is the Abrupt Drowning of the Black Sea Shelf at 7150 yr BP a Myth?", *Marine Geology*, vol. 176 (2001), pp. 65-73. Un raport asupra incitantelor posibilităţi oferite de arheologia marină este Robert D. Ballard *et al.*, „Deepwater Archaeology of the Black Sea: The 2000 Season at Sinop, Turkey", *American Journal of Archaeology*, vol. 105 (2001), pp. 607-623. O bună trecere în revistă a ecologiei marine fac Yu. Zaitsev şi V. Mamaev, în *Marine Biological Diversity in the Black Sea* (New York, 1997).

Istorie

700 î. Hr. – 500 d.Hr.

Marea Neagră a fost întotdeauna ruda mai săracă a domeniilor de studiu apropiate centrelor lumii greco-romane, cel puţin în ceea ce îi priveşte pe specialiştii care scriu în limbi occidentale. Totuşi, de la finele anilor 1990, un nou avânt al cercetărilor referitoare la întâlnirile grecilor cu marea promite să schimbe lucrurile. Două cărţi editate de Gocha Tsetskhladze, *The Greek Colonisation of the Black Sea Area* (Stuttgart, 1998) şi *North Pontic Archaeology* (Leiden, 2001), propun o privire panoramică asupra

stării acestui domeniu. Seria „Colloquia Pontica", publicată de Brill în Olanda, prezintă cele mai importante monografii pe tema noii arheologii din regiune. Proiectul Comercial al Mării Negre, iniţiat de Universitatea din Pennsylvania şi condus de Fredrik Hiebert, constituie un important forum al discuţiilor despre mare ca spaţiu de interacţiune distinct. Website-ul proiectului se găseşte la adresa www.museum.upenn.edu/Sinop/SinopIntro.htm. Academia Britanică a lansat şi un program de cercetare a Mării Negre. Website-ul www.biaa.ac.uk/babsi este cel mai bun portal pentru localizarea oamenilor de ştiinţă din întreaga lume, cu precădere arheologi, clasicişti şi specialişti bizantini, care se interesează de Marea Neagră.

Cea mai bună introducere în atmosfera generală a colonizării greceşti este cea realizată de John Boardman, *The Greeks Overseas* (Londra, 1980). Jonathan Hall explorează semnificaţia „spiritului grec" în lumea antică în lucrarea *Hellenicity* (Chicago, 2002). *The World of the Scythians* a Renatei Rolle (Berkeley, 1989) este o încercare de înţelegere a nomazilor antici din stepa nordică. Două lucrări mai vechi – Ellis Minns, *Scythians and Greeks* (Cambridge, 1913), şi Mikhail Rostovtzeff, *Iranians and Greeks in South Russia* (New York, 1969) – reprezintă adevărate mine de aur în ce priveşte cultura materială a popoarelor pastorale. Echivalentul acestora referitor la ţărmul vestic este *Getica* lui Vasile Pârvan (Bucureşti, 1926). *Georgia in Antiquity* a lui David Braund (Oxford, 1994) propune o interpretare magnifică a răsăritului Mării Negre în primul mileniu de schimburi comerciale intense cu lumea mediteraneană. Pentru subiectul general al romanilor şi barbarilor, mi s-a părut deosebit de utilă *The Barbarians Speak* a lui Peter Wells (Princeton, 1999). Cel mai bun studiu despre abilul Mitridate este B.C. McGing, *The Foreign Policy of Mythridate VI Eupator, King of Pontus* (Leiden, 1986).

Mare parte din ceea ce ştiu despre aspectele tehnice ale navigaţiei antice vine din două studii: ediţia revizuită a volumului *Ships and Seamanship in the Ancient World*, de Lionel Casson (Baltimore, 1995), şi *The Role of the Physical Environment in Ancient Greek Seafaring* al lui Jamie Morton (Leiden, 2001), al cărui titlu modest creează o falsă impresie despre eseurile sclipitoare dinăuntru. În privinţa goţilor şi khazarilor, cel mai bine este să începeţi de la clasici: A.A. Vasiliev, *The Goths in Crimea* (Cambridge, 1936), şi D.M. Dunlop, *The History of the Jewish Khazars* (New York, 1967). Există mai multe lucrări recente dedicate artei scite şi sarmate, cu ilustraţii superbe, care au acompaniat expoziţii din varii muzee, precum cea editată de Joan Aruz *et al.*, *The Golden Deer of Eurasia* (New York şi New Haven, 2000).

500-1500

Cea mai lizibilă lucrare cu caracter general despre bizantini, deşi nu întotdeauna cea mai imparţială, este *A Short History of Byzantium*, semnată de John Julius Norwich (New York, 1997). Perechea ei mai temperată este *A History of the Byzantine State and Society* de Warren Treadgold (Stanford, 1997). O importantă analiză a economiei bizantine, inclusiv a comerţului pe Marea Neagră, oferă cele câteva volume ale lucrării *The Economic History of Byzantium: From the Seventh Through the Fifteenth Century* (Washington, 2002), editată de Angeliki Laiou.

Istoria politică clasică a Imperiului Trebizondului este prezentată în *Trebizond: The Last Greek Empire of the Byzantine Era, 1204-1461* de William Miller (ediţie nouă,

Chicago, 1969). Cel mai valoros istoric în viaţă al Trebizondului şi mării estice este Anthony Bryer, ale cărui numeroase eseuri au fost retipărite în mai multe volume. În ceea ce priveşte coloniile genoveze, esenţială este lucrarea Michel Balard, *La Romanie génoise (XII^e – début du XV^e siècle)* (Roma, 1978), care se bucură de rara calitate de a fi înspăimântător de detaliată şi de lucid scrisă. Cu privire la flota navală bizantină, Hélène Ahrweiler, cu al său *Byzance et la mer* (Paris, 1966), nu a fost până acum întrecută. Textul standard referitor la perioada de tranziţie dintre bizantini şi otomani este cel al lui Speros Vryonis Jr., *The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the Eleventh Through the Fifteenth Century* (Berkeley, 1971). Nu există până în acest moment o istorie exhaustivă a Mării Negre în epoca bizantină.

1500-1700

Marea Neagră în epoca otomană îşi aşteaptă la rândul ei istoricul, candidatul cel mai plauzibil fiind cu siguranţă Victor Ostapciuk. Uriaşul său articol despre mare în secolul al XVII-lea din revista *Oriente Moderno* (vol. 20, nr. 1/2001) anticipează impozanta lucrare ce va urma. Două cărţi provocatoare ce contestă multe dintre vechile modele referitoare la originile otomanilor, care însoţesc cartea lui Vryonis, sunt *Nomads and Ottomans in Medieval Anatolia* de Rudi Paul Lindner (Bloomington, 1983) şi *Between Two Worlds* de Cemal Kafadar (Berkeley, 1995).

Cu privire la otomani şi mare, vezi Palmira Brummett, *Ottoman Sea Power and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery* (Albany, 1994). O analiză a rolului mării în economia otomană se poate găsi în primul volum al lucrării editate de Halil İnalcık şi Donald Quataert, *An Economic and Social History of the Ottoman Empire* (Cambridge, 1994). Seria analizelor pătrunzătoare ale sclavagismului otoman îi include pe Ehud R. Toledano, cu *The Ottoman Slave Trade and Its Suppression, 1840-1890* (Princeton, 1982), şi Y. Hakan Erdem, cu *Slavery in the Ottoman Empire and Its Demise, 1800-1909* (New York, 1996).

1700-1860

Khodarkovsky şi Sunderland (ambii menţionaţi mai sus) mi-au influenţat percepţia asupra relaţiilor dintre Rusia şi stepă, după cum a făcut-o şi McNeill. În ceea ce priveşte istoria navală a mării, sursa cea mai bună o reprezintă vechea, dar încă actuala carte a lui R.C. Anderson *Naval Wars in the Levant, 1559-1853* (Liverpool, 1952). Lucrarea de căpetenie despre flota din Azov a lui Petru cel Mare este *The Founding of Russia's Navy* a lui Edward J. Phillips (Westport, 1995). M.S. Anderson, *The Eastern Question, 1774-1923* (Londra, 1966) oferă un ghid încă util în diplomaţie. *Empire* a lui Dominic Lieven (New Haven, 2001) este o lectură obligatorie în vederea unei comparaţii între sistemele imperiale otoman şi rus. Cele mai bune studii introductive privitoare la aventurile Ecaterinei în sud sunt foarte populara *Russia in the Age of Catherine the Great* (New Haven, 1981) a Isabelei de Madariaga şi biografia semnată de Sebag Montefiore ce îl are ca protagonist pe Potiomkin, *Prince of Princes* (New York, 2001).

Textul esenţial despre kalmâci este cel al lui Michael Khodarkovsky, *Where Two Worlds Met* (Ithaca, 1992).

Odessa : A History, 1794-1914 (Cambridge, 1986) a Patriciei Herlihy constituie un model de istorie urbană/portuară. Din păcate, nu există ceva asemănător în cazul celorlalte porturi importante, cum ar fi Trabzon sau Constanţa. La dezvoltarea oraşelor din sudul Rusiei se referă o veche teză de doctorat a lui Mose Lofley Harvey, „The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance" (University of California, Berkeley, 1938). Pentru vorbitorii de rusă, o istorie epică folositoare a flotei navale ruse o reprezintă cele trei volume ale *Tri veka rossiiskogo flota* (Sankt-Petersburg, 1996), editată de F.N. Gromov *et al.*, în ciuda deformaţiilor profesionale prezente în majoritatea istoriilor militare.

1860 – până în prezent

O foarte utilă introducere în istoria navală otomană oferă Bernd Langensiepen şi Ahmet Güleryüz, în *The Ottoman Steam Navy, 1828-1923* (Annapolis, 1995). O bună privire de ansamblu asupra alungării musulmanilor din Caucaz şi din Balcani, subiect nu suficient studiat, prezintă Justin McCarthy în *Death and Exile* (Princeton, 1995). Norman Naimark, în *Fires of Hatred* (Cambridge, 2001), trece în revistă istoria purificării etnice în secolul XX. Eforturile American Relief Administration sunt povestite de Bertrand Patenaude, în *The Big Show in Bololand* (Stanford, 2002).

Există multe studii de proastă calitate despre genocidul armean şi marile schimburi de populaţie dintre greci şi turci, însă două cărţi excepţionale sunt Stephen Ladas, *The Exchange of Minorities* (New York, 1932), şi colecţia de eseuri a lui Renée Hirschon, *Crossing the Aegean* (New York, 2003). Percepţia mea asupra aproprierii intelectuale a mării şi ţărmurilor sale a fost influenţată de Victor A. Shnirelman, *Who Gets the Past ?* (Washington, 1996). Povestea scufundării vasului „Struma" este redată în cele mai vii detalii de către Douglas Frantz şi Catherine Collins, în *Death on the Black Sea* (New York, 2003).

Începând cu anii 1990, s-a vorbit mult despre cooperarea interstatală pe tema Mării Negre, urmând o ploaie de rapoarte şi analize, puţine fiind însă reçomandabile. Cele mai bune surse despre politica internaţională a zonei sunt două colecţii de eseuri editate de Tunç Aybak, *Politics of the Black Sea* (Londra, 2001), şi Renata Dwan şi Oleksandr Pavliuk, *Building Security in the New States of Eurasia* (Armonk, 2000).

Literatura privitoare la fiecare dintre ţările aflate în mai întinsa regiune a Mării Negre este ceva mai mulţumitoare, dar ilustrează măsura în care statul-naţiune rămâne un instrument de analiză. *Ukrainian Nationalism in the 1990s* a lui Andrew Wilson (New Haven, 1997) constituie cel mai bun punct de plecare în cazul Ucrainei. Sunt multe de citit despre Rusia, dar puţine despre politica regională externă din jurul mării. *Small Nations and Great Powers* a lui Svante Cornell (Londra, 2001) este cel mai bun studiu analitic al Caucazului. Şi despre Turcia există multe informaţii, una dintre cele mai bune lucrări populare fiind cea a lui Nicole şi Hugh Pope, *Turkey Unveiled* (New York, 2000). Cu privire la politica externă a Turciei, vezi Philip Robbins, *Suits and Uniforms* (Londra, 2003). Din păcate, nu există lucrări generale la zi despre politică

şi societate în Bulgaria sau România care să poată fi recomandate fără rezerve. Cu toate acestea, *Stalinism pentru eternitate* a lui Vladimir Tismăneanu (Berkeley, 2003) este o operă fundamentală despre perioada comunistă în România şi ecourile acesteia în prezent.

Un domeniu care a propus cercetări cu adevărat pasionante este cel al antropologiei. Există un corp tot mai extins de literatură dedicată relaţiilor sociale de-a lungul coastei de sud-est a mării, operă a unui grup mic, dar devotat, de etnografi şi antropologi culturali. Vezi, spre exemplu, Ildiko Beller-Hann şi Chris Hann, *Turkish Region* (Santa Fe, 2000), şi Michael Meeker, *A Nation of Empire* (Berkeley, 2002).

Ghiduri şi literatură de călătorie

Nu există un ghid de călătorie referitor la Marea Neagră în ansamblul ei, dar sunt câteva cărţi de primă mână despre anumite părţi ale regiunii. *The Black Sea Coast of Turkey* de John Freely (Istanbul, 1996) este un excelent tovarăş de drum din Bosfor până la graniţa cu Georgia. Lucrarea academică indispensabilă, deşi prea mare pentru a fi luată în rucsac, este cea a lui Bryer şi Winfield, menţionată mai sus. În ce priveşte restul litoralului, secţiunile relevante din *Blue Guides*, inclusiv cea a lui Freely despre Istanbul, sunt în general bune, ca şi seria „Lonely Planet".

Marea Neagră nu a constituit niciodată un subiect literar major. Există o mulţime de referinţe disparate, dar foarte puţine cărţi de literatură care să se concentreze asupra mării înseşi. Iată neobişnuita mea listă de lucrări ce merită luate într-o călătorie.

The Towers of Trebizond a lui Rose Macauley este povestea picarescă a unei englezoaice respectabile aflate în căutarea imperiului pierdut. Mark Twain s-a întâlnit cu ţarul rus în Crimeea, consemnând evenimentul în *The Innocents Abroad*, alături de propriile impresii hazlii despre Istanbul şi Odessa. Scriitorii ruşi au avut multe de spus despre ţărmul nordic şi Caucaz, nu însă la fel de multe despre mare. „Fântâna Bahcisarai" a lui Puşkin ar trebui citită în timpul turului prin Crimeea. „Un erou al zilelor noastre" a lui Lermontov şi nuvela lui Tolstoi *Hagi Murat*, împreună cu povestirea sa *Prizonier în Caucaz*, fie vor atrage călătorul să viziteze Caucazul, fie vor garanta că nu o va face. Ca descriere a unui port la Marea Neagră, nimic nu este mai potrivit decât *Povestiri din Odessa* a lui Isaac Babel. John Steinbeck s-a îndrăgostit de Georgia, mărturisind acest lucru cititorilor în *A Russian Journal*. Romanul lui Kurban Said *Ali şi Nino* se află pe lista celor mai mulţi vizitatori ai Caucazului, alegere mai puţin fericită însă, întrucât înglobează toate stereotipurile la adresa regiunii.

În ceea ce îi priveşte pe autorii contemporani, nu poţi da greş cu modelul de nonficţiune literară al lui Ascherson (menţionat mai sus), nici cu romanele scriitorului turc Orhan Pamuk (mai cu seamă *Fortăreaţa albă* şi *Cartea neagră*) şi cele ale albanezului Ismail Kadare (mai ales *Dosarul lui H.*, care nu se referă la Marea Neagră în sine, ci la neînţelegerile dintre Est şi Vest şi la căutarea inefabililor greci antici). *Viaţa insectelor* a lui Victor Pelevin povesteşte despre un grup neobişnuit de vizitatori ai Crimeei.

Index

A

abasci 73
Abdülhamit al II-lea (sultan) 214, 226, 228, 253 n. 12; *vezi şi* Armenia/armenii: masacrele
Abdülmecit I (sultan) 214
Abhazia 29, 140, 237, 261-262
Abonoteichus 74-75; *vezi şi* Inebolu
Abruzzi 63
Acampsis (fluviu) 72
Administraţia Americană pentru Întrajutorare 231
Adrianopol 119
Adrianopol, Tratatul de la 159, 180, 185
Aeetes 59
Africa 31, 61
Africa de Nord 136
Agamemnon 45
Agathangelos 9
agricultura, schimbări drastice în 249-251
ahei 45
Ahile 44, 73
Ahtiar 180
Aivazovski, Ivan 222
Ak Deniz (*Akdeniz*) 12
Akkerman 139, 144, 178, 181, 183; *vezi şi* Maurocastro
akkoyunlu, turcomani 98, 116; *vezi şi* turcomani
Akmehet 180; *vezi şi* Simferopol
al Doilea Război Mondial 23, 209, 234, 245-246, 248-250
Albania (Balcani) 23, 97, 208, 236
Albania (Caucaz) 63
Alep 133
Alexandria 50, 59, 215
Alexandru, falsul profet 74-75
Alexandru al II-lea (ţar) 199, 215
Alexandru al III-lea (ţar) 226
Alexandru cel Mare 60, 64-65, 71
Alexios al III-lea Anghelos (al Bizanţului) 113
Alexios al III-lea Comnenul (al Trebizondului) 116
Alexios Comnenul (al Trebizondului) 113-114
Alighieri, Michele degli 121-122
Alpi 25, 35
Alpii pontici 35, 47, 114
alune 50, 133
Alupka 221
Aluşta 221
Amaseia 65; *vezi şi* Amasya
Amasya 43
amazoane 44, 64, 86
Amazon 22
amfore 48
Anacharsis cel Tânăr 57-58
Anacharsis Scitul 55-58, 175
Anapa, cucerirea otomană a 129
Anatolia 12, 35, 46, 51, 65, 97, 101, 107, 110, 116-117, 119, 123, 132, 157, 190-192, 194, 212-213, 225-227, 229, 231
Andrusov, Nikolai 241-242
Anglia 146; *vezi şi* Marea Britanie
anoxică, zonă 36-37; *vezi şi* Marea Neagră: geografie şi ecologie; hidrogen sulfurat
anşoa 36, 51, 252
Anthoine de Saint-Joseph, Antoine-Ignace 173-175, 183-184, 187, 239
antichităţi, distrugerea 224
Antiohia 61, 122
Antipa, Grigore 241-242
ape teritoriale 234
Apollo 50, 74
Apollonia 50
Appolonios din Rodos 59-60, 65
Apsarus 72
apsili 73
Apsyrtos 72
Arabia/arabi 63, 84, 87, 89-90, 92, 110, 146, 208
arak 133
argint 62, 69
Argo (bere) 61
„Argo" (vas) 58-61
Argonautica 59-61, 65
argonauţi 58-61, 72, 89
Argun (han) 104
Arhanghelsk 161
arheologie 51, 266; dovezi ale trecerii mării dintr-o parte în alta 37-38; şi sciţii 53-54
arimaspi 45

Aristofan 53
Aristotel 56-57, 238-239
armata continentală 166
Armenia/armeni 63, 67, 87, 101, 110, 132, 180, 193-194, 204 n. 78, 231, 243, 260, 267; cilicianâ 121; deportările 247; în Rusia 185-186, 223, 226; masacrele 218, 225, 227-228, 233; *vezi şi* genocidul armenilor
Arrian (Flavius Arrianus) 71-76
Art Nouveau 55
Artemis 44
Asclepios 74-75
Asia (provincie romană) 66
Asia Centrală 12, 54, 61, 100, 102, 106, 119, 122, 193, 196, 247
Asia Mică 32, 46-47, 55, 65-66, 231; *vezi şi* Ionia; Imperiul Otoman; Turcia/turci
asirieni 46
Asparuh 96
Astrahan, hanat 161
aşkenazi 54; *vezi şi* Sciţia/sciţi
Atatürk, *vezi* Mustafa Kemal
Ateas 54
Atena (oraş) 50, 53, 56-57, 67, 267
Atena (zeiţă) 59
athanatizontes 69
Athos (munte) 113
Atlasul Mării Negre 240, 254 n. 48; *vezi şi* Manganari, Egor
atrocităţile din Bulgaria 218
Augustus 63, 69
aur 37, 45, 50, 54, 62, 69; extragerea folosind lâna 60, 79 n. 52
Aurelian 70
Austria 158, 184, 195
autocraţie, ca ideologie 197, 226
avari 85-86
Azerbaidjan 23, 243-244, 260-261
Azov (fortăreaţă) 144, 158, 163-164, 183; cucerită de cazaci 150-151, 162; cucerită de Petru cel Mare 162-164; *vezi şi* Marea Azov; Tana; Tanais (oraş)

B

Baedeker, Karl 219-220, 222
Bagdad 93, 97-98, 108, 117
Bagrat al IV-lea 116
Bahcisarai 140, 167, 180, 191
bahr al-Kazar, *vezi* Marea Caspică
bahr al-Rus 95; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
bahr al-Tarabazunda 101; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
bahr Buntus 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Baku 214, 216-217, 231, 249, 265
Baku-Tbilisi-Ceykan, conducta 265
Balaklava 191, 198
Balcani (munţii şi regiunea) 22-26, 87-88, 100, 113, 118-119, 132, 136, 139, 157, 181, 186, 208, 213, 217, 219, 227, 230, 236, 245, 248, 261
Balduin de Flandra 99
balkari 248
Ballard, Robert 37, 40 n. 25
barbar, înţelesul termenului 51-52
Barbaro, Josafa 109
Barbié de Bocage, Jean Denis 175, 239
Barkley, Henry 223-225
Barthélemy, Jean-Jacques 57-58, 175; *vezi şi Călătoriile tânărului Anacharsis în Grecia*
Basarabia 29, 180, 222, 237, 243, 246
Bascom, Willard 37
Batumi 34, 213-215, 217-219, 231, 236, 246, 266
Beauplan, Guillaume Le Vasseur, monsenior de 149-151
Behistun 54
Belgrad, Tratatul de la 158
Bender 178
Bentham, Jeremy 177
Bentham, Samuel 177
benzi desenate 46
Berezan 49, 52
Berlin 267
Berlin, Tratatul de la 213, 224, 234, 241
biologie 242
Biroul Hidrografic al Mării Negre 240
Bitinia/bitinieni 45-47, 66, 71, 118
Bizanţ 43, 49, 51, 62, 76, 83; *vezi şi* Constantinopol; Istanbul
blănuri, comerţ cu 28, 91, 95, 101, 133
boli 183-184, 199; *vezi şi* ciumă; holeră; malarie; tifos
bolşevici 23
„Bonhomme Richard" (vas) 176, 178
Borysthenes (cal) 76
Borysthenes (fluviu) 49; *vezi şi* Nipru (fluviu)
Bosfor (cimerian), *vezi* Kerci (strâmtoare)
Bosfor (tracic) 43, 47-48, 51, 55, 101-102, 120, 131, 143, 174, 212, 221, 251; curenţi în 31, 35, 238; origini 32
BP (fostul British Petroleum) 265
Brant, James 194
Braudel, Fernand 21, 259
Bryer, Anthony 114

bube 112
Buckingham, palat 221
Bucovina 243
Bucureşti 190, 222, 224, 241
Bucureşti, Convenţia de la 263
Budapesta 107-108
budini 52
budism 169
Bug (râu) 47, 49
Bugeac 131, 150
Bulan (khagan) 93
Bulgaria/bulgari 25, 34, 37, 50, 62, 69, 85, 118, 190, 208, 212-213, 218, 224, 235, 242-247, 266; în perioada bizantină 96-97
bumbac 133, 195
Burebista 69
Burgas 34
Bursa 119
Byzas 83

C

cabotaj 144
Caffa 103-105, 110-111, 129, 133, 135, 144, 180, 184; *vezi şi* Feodosia; Theodosia
Cairo 134
Calcedon 83
calea ferată transcaucaziană 214, 223, 231, 265
calea militară georgiană 195
calif 165
Callinicus 90
Callistratus 62
Cambridge 182
canabis 53
„canalul morţii", *vezi* Dunăre-Marea Neagră, canal
Cantemir, Dimitrie 163-164
Capadocia 63, 71
Capul Bunei Speranţe 31
caracă 146; *vezi şi* nave
carantină, *vezi* ciumă
caravelă 146; *vezi şi* nave
Carpaţi (munţi) 47, 69-71, 138
Cartagina 66
cartografie 27, 75, 96, 101, 104, 174-175, 202 n. 35, 204 n. 73, 239-241
Castor 45
catalani 103-104, 110
Caucaz (munţii şi regiunea) 22, 25-27, 34-35, 44-49, 61, 64-67, 71, 91, 93, 99, 104, 107, 129, 135-138, 140, 144, 157, 180, 184, 193, 195, 208, 213, 215-220, 225, 227, 231, 239, 242, 244-245, 248, 261, 265
cavalerul trac 52
cazaci 27, 157, 165-167, 171, 227, 245; cucerirea fortăreţei Azov de către 162, 169; distrugerea capitalei celor din Zaporojeţ 165; flota 147-152, 162-164; origini 148-149
căi ferate 183, 195, 208, 213-218, 223-225
căi maritime 183
călătorii şi turism 200, 218-223, 252, 263-264, 266
Călătoriile tânărului Anacharsis în Grecia 57-58; *vezi şi* Barthélemy, Jean-Jacques
cărbune 208, 212, 216
câmpia Ungariei 35
„câmpie sălbatică" 158; *vezi şi* stepă
cânepă 48, 133, 174; *vezi şi* canabis
ceai 174, 195
ceaikas 149
ceară de albine 133, 174
ceceni 227; deportarea 247; *vezi şi* deportări
celţi 76, 86
cereale 216; *vezi şi* grâu; mei; orz
cernoziom 216, 249
cepni 99
Cerasus 50
Cerber 44
Ceyhan 265
Charaszkiewicz, Edmund 246
ch'art 233; *vezi şi* genocidul armenilor
„Chestiunea orientală" 23, 245
Chersones 49, 65, 84, 87-89, 92, 95, 103, 113, 180, 182-183
Chesapeake Bay 22
Chicago Daily News 30
chihlimbar 95
Chilia 139, 144, 178, 183; *vezi şi* Licostomo
China 12, 27, 53, 85, 100, 102, 106, 109, 122, 171
chora 62
Churchill, Winston 248
Cilicia 63; *vezi şi* Armenia/armeni: ciliciană
cimerieni 46, 54
Ciornoe More 12; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Circazia/circazieni 135, 157, 225; deportările 227-228; *vezi şi* deportări
cireşe 50
ciumă 112, 134, 186-190, 203 nn. 62, 64; *vezi şi* boli
Civrano, Andreolo 110-111
Clavijo, Ruy González de 115
cocori 45
cogă 145-146
Colhida/colhi 45-46, 56-60, 63, 75, 208, 236

Coloanele lui Hercule 44
colonizare 184-185; *vezi şi* greci (antici): explorări şi colonizări; Imperiul Rus: colonizarea
combustibil pentru iluminat 216
comerţ: creştere în secolul al XVIII-lea 172-175; în Noua Rusie 180-186; *vezi şi intrări individuale*
„comerţul cu sacoşa" 265
comerţul cu sclavi 91, 95, 134-137, 140, 153 n. 16, 160
Comisia Dunării 211
Comneni (dinastie) 112-116, 120, 122
Compania Austriacă de Nave cu Aburi 215
Compania Lloyd, diviziunea austriacă 215
Compania Rusă de Nave cu Aburi 215
comunism 24, 248-252, 261
Conan Barbarul 46
conducte de petrol 217, 249, 264-265
Constantin al VII-lea Porfirogenetul 87-88, 90-92, 94
Constantin cel Mare 83, 85
Constantinopol 12, 83-84, 89, 91, 93-95, 107, 111, 115, 120-121, 161; cucerit de latini 99, 137; cucerit de otomani 84, 119-120, 129, 131; populaţia 131; recucerit de bizantini 102, 122-123; *vezi şi* Bizanţ; Istanbul
Constanţa 50, 224, 229, 247, 250, 266; *vezi şi* Köstence; Tomis
Convenţia Strâmtorilor 196
convertirea religioasă 97-98, 132-133, 182
Coran 189
Córdoba 93, 105, 134
corespondent de război 200
Cornul de Aur 102, 120
Çoruh (fluviu), *vezi* Acampsis (fluviu)
corupţia 220; în sistemul de carantină 188
Costas 104
coureurs des bois 27
Cracovia 107
Crimeea 29, 34-35, 44-46, 48, 51, 54, 65, 67-68, 73, 84, 86-87, 93, 104, 113, 116, 129, 132, 144, 157, 162, 167, 180, 182-183, 191, 218, 221, 237, 243; anexarea de către Rusia 165, 173; republica 244, 247; sub otomani 140
Croaţia 144
cruciade/cruciaţi 102, 114, 118, 123; cucerirea Constantinopolului de către 99, 112
cultura, ca idee 25
cumani 85, 92, 95, 138
Curzon, Lordul 233
Cybele 55

D

d'Albenga, Obertino 104
da Bologna, Ludovico 121-122
da Vinci, Leonardo 238
Dacia/daci 69-71, 76, 235-236
Dakota de Nord 30
Damasc 61, 108, 117, 133
Dandolo, Enrico 99
Dardanele 31, 36, 50, 120, 143, 159, 174, 229; origini 32
Darius 54
Dasht-i Qipchaq 131, 152, 152 n. 5
David al II-lea Restauratorul 113
David Comnenul 113-114, 121
De administrando imperio 87; *vezi şi* Constantin al VII-lea Porfirogenetul
Decebal 69
Delfi, oracolul din 83
delfini 48
Demidoff, Anatole de 181
de' Mussi, Gabriele 111
deportări 224-234, 247
De Quincey, Thomas 171
derebei 141-142, 192, 194
de Ribas, José 181
despădurire 249
devşirme (sistem) 153 n. 19
dezvoltare 209-210, 248-251, 259
di Campo, Mazzo 104
Diderot, Denis 157, 207
di Ghisulfo, Giacommo 104
Diodorus Siculus 31, 33
Diogenes Laertios 56
Dion Chrysostomul 62
Dionysos 52
Dioscurias 47, 49, 73
di Saluzzo, Guglielmo 104
Dobrogea 29, 217, 222-223, 236-237, 243, 246; calea ferată 223-224
dominicani 103, 108
domni 139
domnitori 139
Don (fluviu) 25, 34-36, 44, 54, 73, 92, 100, 102, 107-108, 110, 129, 144, 151, 161-163, 169, 183; ca graniţă între Europa şi Asia 73, 86
Don Juan 182
Dracula 139
dragă de mare adâncime 251
drept internaţional 210-213, 234-235
Dubrovnik, *vezi* Ragusa
Dunărea (fluviu) 25, 34-36, 44, 54, 67, 69, 73, 85, 103, 129, 131, 138-139, 143, 151,

179, 181, 183, 188, 190, 197, 199, 208, 212, 214-215, 217, 220, 223-224, 234, 237, 240, 242, 260; delta 50
Dunăre-Marea Neagră, canal 250
durata navigaţiei 186; de la Azov la Rodos 50; de la Constantinopol la Trebizond 103; traversarea mării 35
Durham (oraş) 224
Durham, Edith 209

E

Ecaterina cea Mare 158, 164, 171-174, 176, 180, 182, 185, 192; procesiunea în Crimeea 165-168, 177
Edirne, *vezi* Adrianopol
Eduard I 114
Egipt 28, 61, 99, 134, 163, 188
egipteni 46, 55, 236
Eleusis, misterele de la 56
emiri 98
emporia 48
Enciclopedia 157
epave 37
Epictet 71
Epoca Luminilor 32, 157, 239
Epopeea lui Ghilgameş 33
Erasmus 57
Erzurum 116, 230
Eseu istoric despre comerţul şi navigaţia pe Marea Neagră 175; *vezi şi* Anthoine de Saint-Joseph, Antoine-Ignace
Eski Cami 119
Esop 57
„Essex" (navă) 195
estuare 35
estuarul Niprului, bătălia de la 177-181
Etiopia 121
Eufrat (fluviu) 48, 64
Eurasia, *vezi intrări individuale*
Europa, state-naţiuni în 24
Europa de Est 22-23, 38 n. 4
eutrofie 251; *vezi şi* Marea Neagră: geografie şi ecologie
Euxine 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Evliya Çelebi 132, 135, 148, 150
evrei 64, 103, 132, 136, 184-187, 203 n. 62, 222, 226, 234, 247, 267
exil 225; *vezi şi* deportări

F

fanariot (sistem) 163
far 190, 204 n. 73
fazan 50
Fenicia 63
Feodosia 49, 222; *vezi şi* Caffa; Theodosia
fier 47, 50, 208
Filip al II-lea 54
filoelenism 58
flatulenţă 51
Florenţa 109-110, 121
flota Mării Baltice (Rusia) 164
flota Mării Negre (Rusia) 197, 212, 260
foamete 230-231
„focul grecesc", *vezi* „focul mării"
„focul mării" 89-91, 216
Foreign Office (Marea Britanie) 194
fotografie 200
franci 110, 132
franciscani 103, 105, 122
Franţa 159, 166-167, 173, 185, 197, 216, 218, 229
Frederic al III-lea 121
Frederic cel Mare 166
frontiera, ca idee 26-29

G

Galaţi 188, 191, 247
galeră 146, 150, 162, 176-179
Galia/gali 68, 75
Galiţia 101
Gallipoli 120, 229, 232
Gazaria 93, 100
gaze naturale 264
Gelonus 52
Geneza 33, 46, 54
genocid 230, 233
genocidul armenilor 229-230; *vezi şi* Armenia/armeni: masacrele
Genova/genovezi 26, 28, 84, 100-106, 110-111, 117, 122, 132, 185-186, 191
geologie marină 241-242
Georgia/georgieni 23, 25, 29, 34, 49, 59-60, 85, 87, 103, 113-114, 116, 121, 138, 157, 167, 180, 192-193, 213, 218, 243-245, 259, 261, 263-264, 267; relaţiile cu otomanii 140-141
germani, coloniştii în Rusia 185; *vezi şi* germanii de pe Volga
Germania 216, 229, 241; invazia Uniunii Sovietice 246-247
germanii de pe Volga 248; *vezi şi* deportări
geţi 62, 65, 67-69, 208, 235-236
Gibraltar 161, 198
Ginghis-Han 106-109, 138, 140
Girai 138, 140
globalizare 112

„Goeben" (navă) 229
Golful Persic 136
Gomer 46
Gorceakov, A.M. 210-211
Gordon, Sir Robert 194
gorytos 54
„Gothia" 247
goţi 86, 94, 144, 148
grâu 47, 50, 133, 174, 223; în Rusia 185, 208, 216
greacă, identitate 208, 232, 234
Grecia 23, 49-50, 53, 55, 58-59, 61, 100, 102, 112, 175, 231, 236; independenţa 211-212; refugiaţi ruşi în 231; *vezi şi* greci
greci (antici): comerţul 26, 45, 47-51; cosmologia 44; epoca eroică 44; explorări şi colonizări 28, 38, 44, 47-52, 62-64; identitate 43, 51; mitologia 28, 44-46; relaţiile cu sciţii şi cu alţii 49-56, 62, 171
greci (moderni): colonişti în Rusia 184-185, 222-223; deportări ale 225, 247; *vezi şi* schimb de populaţie greco-turc
greci pontici 267; *vezi şi* schimb de populaţie greco-turc; greci (antici); greci (moderni)
grifoni 241
Guthrie, Marie 135-136
Gvazawa, Georges 245

H

Haci-Omar (emir) 116
Hades 44
Hadrian 72-73, 76, 85, 89
Hagi-bei, *vezi* Odessa
Hagia Sofia (Istanbul) 99, 119
Hagia Sofia (Trabzon) 115, 145, 154 n. 27
Halys (fluviu), *vezi* Kızılırmak (fluviu)
Harald al III-lea, *vezi* Sigurdsson, Harald
Hasan Paşa, Gazi 177-179
Hassan 104
Haxthausen, August von 136, 239
Hazer Denizi, *vezi* Marea Caspică
hărţi, *vezi* cartografie
hemşeri 267
hemşin 29, 266
heniochi 45
Heraclea Pontica 114
Hercule 44
Herodot 9, 41, 43, 45-46, 49, 52-56, 62, 69-71, 73, 86, 236
Herson 172-174, 176, 180, 183-184, 187, 189, 214-215, 239
Hesiod 59
hidrogen sulfurat 36, 250; *vezi şi* Marea Neagră: geografie şi ecologie
hiperboreeni 45, 52, 94
hipoxemie 251; *vezi şi* Marea Neagră: geografie şi ecologie
Hoarda de Aur 107, 116, 138, 140, 160-161; *vezi şi* tătari mongoli
holeră 190
Homer 59-60, 89
Hoover, Herbert 231
Howard, John 187, 203 n. 62
Howard, Robert E. 46
Hruşevski, Mihailo 237
huni 85
Hünkâr İskelesi, Tratatul de la 159
Hypanis (râu) 47; *vezi şi* Bug (râu)
Hyssus 72

I

Iafet 92
Ialta 221; Conferinţa de la 248
Iason (cap), *vezi* Yasun (cap)
Iason (personaj mitic) 45, 59-60, 72
Iaşi 191
Iberia (Caucaz) 63, 114
Ibn al-Atir 90
Ibn Battuta 104
Ibn Fadlan 92
Ibn Kemal 143
ieniceri 135
Ieremia 46
Ierusalim 197
Ifigenia 44
Iliada 54
ilkhani 107
Imereti 138, 141
Imperiul Bizantin 26; flota 84, 89-91, 146; identitatea 83-84; relaţiile cu bulgarii 96-97; relaţiile cu khazarii 91-93; relaţiile cu otomanii 117-120; relaţiile cu pecenegii 87-88; relaţiile cu rosii 94-96; şi creştinătatea 97
Imperiul Otoman: administraţia 137-142, 194; arhitectura 119; căi ferate 213-218; ciuma 186, 189-190; cucerirea Trebizondului 123; economia 132; flota 120, 146-147, 179, 197, 210-213, 228-229, 231; istoriografia 118; origini ale 117-120; registre vamale 133; relaţiile cu Imperiul Bizantin 117-120; strategia în regiunea Mării Negre 129-133, 151-152, 157-158; Tanzimat 214, 226; *vezi şi* Turcia/turci
Imperiul Rus 28, 210-211; Amiralitatea 172-173, 175, 184, 239; căile ferate 213-219;

colonizarea 161, 169-170, 184, 226; flota 161-165, 176, 179, 210-213, 229, 240; revoluţia din 1905 30; şerbia 226; şi ciuma 186, 188-190; şi identitatea imperială 27; *vezi şi* Rusia/ruşi
İnce (cap) 35
India 71, 105, 121-122, 193
industria petrolieră 208, 216-218, 249; *vezi şi* conducte de petrol
industrie 209, 217, 248-252, 263
Inebolu 34, 74; *vezi şi* Abonoteichus
inguşi, deportarea 248
Innocents Abroad 207; *vezi şi* Mark Twain
Ioan al V-lea Paleologul 116
Ioan al VI-lea Cantacuzino 112
Iolcus 59
Ionia 47, 50, 53, 61; *vezi şi* Asia Mică
Iorga, Nicolae 237
Iosif al II-lea 166, 168, 172
Iran 54
islam 87, 93, 120, 152, 159, 161, 226
Ismail 178
Istanbul 12, 145, 162-163, 173-174, 179-180, 184, 191, 194, 212, 215, 219, 224, 231, 265-266; *vezi şi* Bizanţ; Constantinopol
Istanbul, Tratatul de la 158
Istorii 55; *vezi şi* Herodot
Istria 50
Işaki, Ayaz 244
Italia/italieni 99, 123, 215, 241; *vezi şi* Genova/genovezi; Pisa/pisani; Veneţia/veneţieni
Iudeea 63
Iugoslavia 23, 30
Iulian 73
Iulius Caesar 69
Iurzuchi 104
Iustinian 83,. 87
Iustinian al II-lea 92, 96
Ivan al IV-lea (cel Groaznic) 142, 158-160

Î

îngrăşăminte chimice 250, 263; *vezi şi* Marea Neagră: geografie şi ecologie
Însemnări de călătorie, vezi Seyahatname

J

jder 133
Jones, John Paul 176-179, 181-182, 199
Jordania, Noe 244
„jugul otoman" 118; *vezi şi* „jugul turcesc"
„jugul turcesc" 157, 242

K

Kakheti 138; *vezi şi kartli-kakheti*
kalmâci 168-172
Kara Deniz (Karadeniz) 12, 131; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Kara Yuluk 116
karaci, deportarea 248
Karasu 224
Karlowitz, Tratatul de la 158
Kars 198, 213
Kartli 138; *vezi şi kartli-kakheti*
kartli-kakheti 141
katastrophe 233; *vezi şi* schimb de populaţie greco-turc
kazahi 171
Kazan, hanatul 161
Kemal Takmadji 104
Kennan, George 24
Kerci (oraş) 49, 165
Kerci (strâmtoare) 34, 131, 163, 165
Kerempe (cap) 35
Keystone Kops 53
khagan 92-93, 96
khazari 92-96; relaţiile cu karaiţii 124 n. 20
Khodarkovsky, Michael 160
Kiev 94-95, 100, 107, 161, 219, 222
Kinburn 165, 177-178
Kızılırmak (fluviu) 35, 48
koiné 66
Kościuszko, Tadeusz 166
Kosovo, bătălia de la 118
Köstence 214, 217, 220, 223-225; *vezi şi* Constanţa; Tomis
krai 160
Krîm, *vezi* Crimeea
Krum (han) 96
Kuban (fluviu) 215
Kubilai-Han 100
Kuciuk-Kainargi, Tratatul de la 158, 165, 177, 180, 192
kumâci, deportarea 248
Kurdistan/kurzi 24, 29, 228, 231, 261
Kutlubeg 116

L

„lac turcesc" 129, 143, 150
Lafayette 166
Laleli, cartier (Istanbul) 266
Lattimore, Owen 26-27
Laugerio, Vivaldino 104
Lausanne, Tratatul de la 232-235, 254 n. 38; *vezi şi* schimb de populaţie greco-turc

Lavaggio, Vivaldo 104
laz 29, 73, 144, 194, 266-267
lazaret, *vezi* ciumă
Lâna de Aur 45, 59-60
lână 46, 62, 188
Lefort, François 162, 176
Legea cerealelor (Marea Britanie) 185
Leipzig 227
Lepanto, bătălia de la 143, 146
Levant 23, 110, 144, 187, 193, 207
Libia 67
Licostomo 103, 129, 139, 144; *vezi şi* Chilia
Liman, bătălia de la, *vezi* estuarul Niprului, bătălia de la
limanuri, *vezi* estuare
limbă 27
limes 64
Limnia 116
Liov 101
Lituania 138, 160; *vezi şi* Republica Polono-Lituaniană
Livorno 185
Londra 191, 215, 218, 223, 267
Lorena 108
Los Angeles 267
Lucian 74-75
Ludovic al IX-lea 107
Ludovic al XV-lea 166
Ludovic al XVI-lea 39, 166, 173

M

Macedonia (regiune) 232, 236
Maçka, *vezi* Matzouka
maghiari 85
Mahmud al II-lea (sultan) 194
Mahomed al II-lea (sultan) 119-120, 123, 131, 138, 141
Main-Dunăre (canal) 250
Maine 30
malarie 190; *vezi şi* boli
Malassas 73
Malta 215
Manchester 195
mandate 231, 247
mangan 208
Manganari, Egor 240-241
Mangu Han 108
Manuel al III-lea 115
Manzikert, bătălia de la 98
Marco Polo 100, 104, 108
mare Leoninum 101; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Mare Maggiore 11, 101; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Mare Maius 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Marea Adriatică 89
Marea Albă 161
Marea Azov 34, 47, 49, 51, 66, 93, 100, 103-104, 162-163, 165, 184, 202 n. 48, 216, 241
Marea Baltică 23, 92, 94, 101, 142, 161, 163
Marea Britanie 34, 95, 159, 174, 184, 192-196, 198, 212, 216, 218, 229
Marea Bulgarilor 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Marea Caspică 32, 34-35, 93, 100, 103, 113, 122, 161, 168, 193, 214, 216, 250, 264-265
Marea cea Mare 11-12, 101; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Marea Constantinopolului 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Marea Egee 31, 47, 51, 62, 84, 101-103, 119, 131, 165, 208, 211, 213, 227, 232, 234
Marea Georgienilor 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Marea Khazarilor 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Marea Marmara 32, 47, 55, 99, 119
Marea Mediterană 11-12, 21, 28, 31-33, 44, 61, 65, 84, 91, 101-103, 144, 148, 158, 161, 164-165, 173-175, 187, 192, 208, 211-212, 215, 238, 251, 266; *vezi şi* Marea Neagră: teza inundării
Marea Neagră: geografie şi ecologie 34-38, 210, 238-242, 249-252, 262-263; identităţi regionale 26; istoriografie 22-23, 43, 235-237; îngheţarea 31; *Marea Neagră* de Antipa 242; nume pentru 11-12, 31; sedimente 33, 35; teza inundării 31-33, 39 n. 15; traversarea de călători antici 34; vreme şi climat 30-31, 35; *vezi şi alte intrări individuale*
Marea Nordului 250
Marea Romanilor 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Marea Rosilor 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Marea Roşie 61, 136, 198
Marea Sarmaţilor 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Marea Sciţilor 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Marea Trabzonului 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
„Marele Joc" 192-196
mari viziri 137
Marii Selgiucizi 98
Mark Twain 21, 207, 220
Maroc 188
Marsigli, Luigi Fernando 238-239

Marsilia 100, 173-174, 185, 208; sistem de carantină 187-189
marxism 23
masacrele hamidiene, *vezi* Armenia/armeni: masacrele
Matzouka 115-116, 223
Maure Thalassa 12; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Maurocastro 103, 129, 135, 139; *vezi şi* Akkerman
măsline 47-48, 133
mătase 101, 103, 195
„mâncătorii de păduchi" 45, 73
mecanica fluidelor 238-239
Medeea 59, 72
Media 63
mediu, *vezi* Marea Neagră: geografie şi ecologie
meduză, *vezi Mnemiopsis leidyi*
Mee, Laurence 251
Megara 49, 83, 180
Megas Comnenos, *vezi* Comneni (dinastie)
mei 47, 133
menoniţi 185; *vezi şi* germani, colonişti în Rusia
merlan 36
Mesembria, *vezi* Nesebăr
Mesopotamia 46, 63
metale 44, 47, 64; *vezi şi* argint; aur; fier
microbiologie 238
Midhat Paşa 214, 217, 253 n. 12
miere 50, 78 n. 26
migraţie 12, 247, 252; *vezi şi* deportări
Milet/milesieni 47, 49, 102
millet 227
Ming (dinastie) 109
mirodenii, comerţ cu 133
Mississippi (fluviu) 21-22
Mitridate al VI-lea Eupator 64, 66-69, 71, 73, 114
Mnemiopsis leidyi 251-252, 263
Moesia 69
Moldova (principat) 129, 132, 137, 140, 159, 163-164, 190, 211, 213, 224, 237; relaţiile cu otomanii 138-139
Moldova (republică) 29, 261-262
Mongolia 85, 106, 109
mongoli 12, 98, 106-112; *vezi şi* tătari mongoli
Montaigne 57
Montreux, Convenţia de la 235, 248
Moscova 162, 186, 222, 265
Moscova, Marele Principat al 132, 140-142; relaţiile cu stepa 159-161; *vezi şi* Rusia/ruşi
mosyni 44
Mozart 66
mübadele 233; *vezi şi* schimb de populaţie greco-turc
„Mugetto" (navă) 104
„mulgători de cai" 54; *vezi şi* Sciţia/sciţi
München 246
Muntenegru 213
Murray, John, editor 219
Mustafa Kemal 232
musulmani 97, 223; deportaţi din Imperiul Rus în Balcani 227

N

Nagorno-Karabah 9, 260-261, 266
Nagun 172
Nahimov, Pavel 197-198
Napoleon 182
Nassau-Siegen, Charles de 177-179
„Nataşe" 265
NATO 245, 248, 259, 264, 266
naţionalism 29-30, 208-209, 225-226, 235-237, 242, 247
naţionalitate, ca ideologie politică 197, 226
naţiune, ca idee 21, 24, 29-30
Navarino, bătălia de la 211
nave 143-147; blindate 207, 210; în perioada bizantină 90; în perioada greco-romană 46-47, 89-90; cu pânze 176, 199; cu aburi 199, 208, 210, 212, 215, 218, 223, 226, 236
„negrii" de la Marea Neagră 236
Negrone, Manuele 104
Nemanjid (dinastie) 137
neoclasicism 58
Neoeuxin (lac) 32, 36
Nesebăr 50, 145-147
nestorieni 108
New York 220, 267
Niceea, imperiul de la 99-100, 102, 112
Nicefor 96
Nicolae I (ţar) 196-197, 199, 240
Nicolae al II-lea (ţar) 226, 254 n. 48
Nightingale, Florence 199
Nikolaev 174, 184, 189-190, 214-215, 239-240, 246
Nil (fluviu) 44, 49, 61
Nipru (fluviu) 25, 34-36, 44, 49, 52, 86, 94, 103, 129, 131, 133, 138, 144, 148-149, 151, 161, 164-167, 172, 175-176, 183-184, 215; baraj 208, 249
Nobel, familia 216
Noe 46, 92, 96
nogai 135, 138, 142, 149, 169, 172
nomadism 26, 45-46, 53-54, 70-71, 85-86, 98, 106-107, 157, 159, 168-172, 186
normanzi 99
Noua Rusie 180-186, 214, 221

Noul Testament 189
Novgorod 100
Novorossiia, *vezi* Noua Rusie
Novorossiisk 162, 215, 222, 229, 243, 246-247, 249-250

O

Oceakov 148, 164, 177-179, 181, 183
Öcalan, Abdullah 261
Ocean, în cosmologia greacă 44, 59
oceanografie 238-242
Oceanul Atlantic 186, 251
Oceanul Indian 28, 61, 91
Oceanul Pacific 216
OCEMN *vezi* Organizaţia Cooperării Economice a Mării Negre
Odessa 162, 181-182, 184, 189-191, 193, 214-215, 219-221, 223, 229, 243, 246, 250, 263, 265-266
Odessus (Bulgaria), *vezi* Varna
Odessus (Ucraina), *vezi* Odessa
odrizi 62
Officium Gazariae 104
oi 133
Olanda 277
Olbia 47, 49, 62
Omar (din Tana) 110
opiu 133
orez 133
Organizaţia Cooperării Economice a Mării Negre 25, 262-264
Organizaţia Naţiunilor Unite 261-263
Orientul Apropiat 24, 33, 46, 54, 107, 116, 159, 181, 188, 192, 196, 200, 213, 218, 227, 244-245, 260
Orientul Mijlociu 230, 264
ortodoxie, ca ideologie politică 197, 226
orz 50, 216
Osetia de Sud 261
Osman 117-118, 131
Osman Paşa (amiral) 197
Othello 11
oţel 216
Ovidiu 63, 69
Oxford 224
Özal, Turgut 264
Ozi, *vezi* Oceakov

P

P.&O., companie britanică 195
Pacificul de Sud 22
Paflagonia/paflagonieni 45-47, 63, 75
Paleologi (dinastie) 112
Palestina 63, 247
Pallas, Peter Simon 51, 172, 183-184, 239
Palus Maeotis, *vezi* Marea Azov
Panticapaeum 47, 49, 66-67, 87, 90
Paris 121, 166-167, 174, 179, 182, 191, 218, 244-245, 267
Paris, Tratatul de la 199, 207, 210-211
Partitio Romaniae 100, 102
Parţia 76
Paşazade, Kemal 130
Pausanias 52
Pax Mongolica 106-110
păcură 90
pălămidă 36, 51
păr de porc 174
păstorit, *vezi* nomadism
păstrăv de Marea Neagră 36
pecenegi 85, 92-93, 117, 138; relaţiile cu Imperiul Bizantin 87-88
Pegolotti, Francesco 109
Pelias 59
Pennsylvania 216-217
Pera 102, 104
Pericle 77
periploi 60, 79 n. 53
Periplus Ponti Euxini 72; *vezi şi* Arrian
perioada elenistică 58-65
perioada neolitică 33
Perra 104
Persia/persani 26, 54, 61, 66, 84, 92, 101, 106-107, 138, 140, 193-195, 208, 214-215
peşte/pescuit 47, 49-51, 64, 234, 251, 263; *vezi şi* Marea Neagră: geografie şi ecologie; *intrări pentru specii individuale*
Petru cel Mare 158-159, 161-165, 169, 176, 191
Phanagoria 93, 96
Pharnaces 68
Phasis (fluviu), *vezi* Rioni (fluviu)
Phasis (oraş) 48-50, 60
piei 133
pigmei 45
Piłsudski, Józef 244
piraterie 44-45, 62, 64, 72, 91, 132, 143-144, 148
Pisa/pisani 100-106
Pitsunda 86
Pius al II-lea (papă) 122
plancton 251-252
Platon 44, 56
plătică 36
Plevna 213
Plinius cel Bătrân 45, 49, 51, 56

Ploieşti 217
Plutarh 57
podestà 102, 104
Polonia/poloni 27, 101, 130-133, 138, 140, 158, 160-161, 169, 184, 235, 244; rege al 166; *vezi şi* Republica Polono-Lituaniană
polis 48
Pollux 45
Pompei 63-68
Pontos 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Pontos Axeinos 11, 31; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Pontos Axenos 31; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Pontul, ca regiune 63-68, 71, 75, 112, 231
Pontul Euxin 157; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Pontus 11; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Pontus Euxinus 11, 31; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
Porphyrius (balenă) 83
porto (vin) 195
Portugalia 146
portulane 104
postcomunism 24
poştalion 183, 202 n. 47
„Potiomkin" (crucişător) 229
Potiomkin, Grigori 164, 166-167, 172, 177-178
Poti 215, 217, 246
Practica comerţului 109
Preotul Ioan 93, 122
Preslav 97
Priche 104
Primul Război Mondial 158, 179, 209, 216, 225, 229-231, 236, 243, 246, 266
principatele dunărene 180; *vezi şi* Valahia, Moldova (principate)
Procopius 83, 87
proiectul „Prometeu" 243-246
Prometeu 44
Prométhée, *vezi* proiectul „Prometeu"
Propontis, *vezi* Marea Marmara
Prut 131, 180
Prut, Pacea de la 163
Ptolemeu 70
Puterile Centrale 229, 246

Q

qazaq 148
Qing (dinastie) 172

R

Racine 66
raeti 76
Rafael 57
Ragusa 144
rasa, ca idee 25, 209
războaiele balcanice (1912-1913) 218, 227
războaiele Caucazului (secolul al XIX-lea) 195-196
războaiele ruso-turce 159, 164, 174, 176, 180, 186, 207, 213, 217, 228
Războiul Civil american 200, 210
Războiul Crimeei 159, 196-200, 207-208, 215, 218, 226
Războiul de Independenţă american 178
războiul greco-turc 232, 243
Războiul Rece 22, 246, 248
războiul troian 45
refugiaţi 224-234, 243, 247, 261; *vezi şi* deportări
regatul Bosforului 66-68, 73
Regatul Unit, *vezi* Marea Britanie
regiune, ca idee 21, 25-26
regiune a Mării Negre (Turcia) 29
Renaştere 57
Republica Kalmâcă 172
Republica Polono-Lituaniană 142; *vezi şi* Polonia/poloni
Republica Pontică 231
Resulzade, Mammad Emin 244
Revoluţia bolşevică 24
Revoluţia franceză 167, 174
Revoluţia decembristă 196
„rex scytarum" 54
Rhosia, *vezi* rosi
rhosoi, *vezi* rosi
Richelieu, Armand, duce de 182, 203 n. 62, 214
Rioni 34-35, 44-45, 47-48
Rize 227
Rockefeller, John D. 216
Rodos 50
Rodos, cavalerii din 143-144
Roma/romani 26, 51, 59, 63-76, 121-122, 140; flotă 65, 146; politica legată de frontieră 64
romaioi 83, 233; *vezi şi* Imperiul Bizantin
Romania, ca termen pentru Imperiul Bizantin 83, 117
Romanov, Mihail 162
Romanus 87
România/români 23, 25, 29, 34, 50, 53, 70, 110, 138, 187, 208, 213, 217, 223-224, 226-227, 235, 241-243, 245, 248, 264, 267
Roosevelt, Franklin 248
rosi 88, 90, 149, 235-237; relaţiile cu Imperiul Bizantin 93-95; *vezi şi* scandinavi; Rusia/ruşi
Rostov 215
Rostovţev, Mihail 52

Rothschild, familie 216
rum, ca identitate 84, 208, 233
Rumelia 150
Rus', *vezi* rosi
Rusia/ruşi 25, 27, 34, 51, 54, 101, 130-131, 138, 152, 158, 230, 259, 264, 267; adoptarea creştinismului 95; flota post-sovietică 29, 260; războiul civil 230-231, 244; ridicarea 95; *vezi şi* rosi; Imperiul Rus
ruşi albi 243

S

sacrificii umane 44
saka 54; *vezi şi* Sciţia/sciţi
Salonic 133, 267
Samothrace 31
Samsun 227, 233
San Stefano, Tratatul de la 213
sancaks 131
sanigi 73
Sankt-Petersburg 163, 165, 171, 178, 191, 219, 240
sanni 73
Sardinia 198
sare 51, 92, 184
Sarîci (cap) 35
Sarmaţia/sarmaţi 65, 76, 85-86, 92, 94
Sarmizegetusa 69
Sarp, *vezi* Apsarus
Sartak-Han 108
Sason 228
sărăcie 260
scandinavi 92-95, 97, 149, 250; *vezi şi* rosi
Scarlatti 66
scări în cascadă (Odessa) 182
schimb de populaţie greco-turc 232-234, 260
Schliemann, Heinrich 242
Schwarzenegger, Arnold 46
Sciţia/sciţi 45-46, 52-55, 64-67, 70, 86, 92, 94, 168, 171, 175, 208
scrierea istoriei 235-237; *vezi şi* Marea Neagră: istoriografia
scrumbie 36, 51; *vezi şi* peşte/pescuit
secară 216
Ségur, Louis-Philippe, conte de 165-168, 172
Seimandy, casa de 173
Seleucus/seleucizi 65
Selgiucizi de Rum 97-98, 108, 118-119
Selim al III-lea (sultan) 141
Selimye Cami 119
„Serapis" (navă) 178
Serbia/sârbi 97, 110, 118, 137, 208, 211-213, 225, 227
Sevastopol 49, 162, 167, 176, 178, 181-183, 191, 197-198, 207, 229, 239, 246, 260
Sevastopolis 103
Severin, Tim 59
Sevilla 105
Sèvres, Tratatul de la 231-232
Seyahatname 132; *vezi şi* Evliya Çelebi
Seydahmet, Cafer 244
Shakespeare, William 11
shavi zghva 12; *vezi şi* Marea Neagră: nume pentru
sherry 195
Siberia 27, 142, 216; hanatul 161
Sicilia 111
Sidorov, Vasili 221
Sigurdsson, Harald 95
Simeon (ţar) 97
Simferopol 182, 191, 266
Sinan 119
Sinop 133, 141, 144, 148, 180, 184, 208, 227, 233, 240; *vezi şi* Sinope
Sinop, bătălia de la 179, 191, 207, 210, 212
Sinope 37, 47-48, 51, 60, 64-65, 68, 103, 107, 114, 123; *vezi şi* Sinop
Siria 63
Skene, James Henry 190
Skunka 54
slavi 87, 94-95
Smal-Stocky, Roman 246
Smirna 232
Socrate 47
Soldaia 103, 107
Solon 57
Soloviov, S.M. 235-236
Soumela 115-116, 125 n. 51
Sozopol, *vezi* Apollonia
Spania 67, 75, 146
Sparta 50
Spencer, Edmund 188-190
Stalin 246, 248-249
Stalingrad 246-247
Standard Oil, companie 216
stat: ca idee 24, 208; nerecunoscute 261-262; slăbiciunea 260-261
Statele Unite 22, 246; Congresul 230; flota 176, 248; şi identitatea americană 27
stânci 21
stejar dodonian 59
stepa: aşezarea în 142; în perioada bizantină 85-88; şi afirmarea Rusiei 158-161; *vezi şi* Marea Neagră: geografie şi ecologie
stoicism 71
Strabon 31, 43, 45, 48, 51, 56, 59

strâmtori 151, 159, 165, 179, 191, 196, 199, 208, 231, 260; *vezi şi* Bosfor (tracic); Dardanele
„Struma" (vas) 247
Sudak, *vezi* Soldaia
Suedia 161, 163, 239
Suez, canalul 195, 208, 216
Sukumi 29, 49, 103
Suleiman (emir) 116
Sumer 33
sürgün 225; *vezi şi* deportări
Sürmene, *vezi* Hyssus
Suvorov, Aleksandr 177

Ş

şantiere navale 48, 190
Şapte înţelepţi 57
Şarja cavaleriei uşoare 199
Şcoala din Atena 57
şprot 36
Ştefan cel Mare (Moldova) 139
ştiinţă marină, *vezi* oceanografie
Ştirbei, Barbu (Valahia) 190

T

Tabriz 100, 107, 115, 193, 227; *vezi şi* Trabzon-Tabriz, rută
Tafur, Pero 105-106, 116, 134
Taganrog 165, 184, 202 n. 48
Taman (peninsulă) 90-91
Tamara (a Georgiei) 113
Tamerlan 109, 119
Tana 102, 107, 109-110; asediat de tătari 111; cucerit de otomani 129; *vezi şi* Tanais (oraş)
Tanais (fluviu), *vezi* Don (fluviu)
Tanais (oraş) 73, 102; *vezi şi* Tana
Tanzimat, *vezi* Imperiul Otoman: Tanzimat
tauri 44-45
Taurus (munţi) 35
tătari, *vezi* tătari de pe Volga; tătari din Crimeea; tătari mongoli
tătari de pe Volga 224
tătari din Crimeea 29, 140, 149, 157, 164, 167, 169; deportarea 224-226, 233, 247; reîntoarcerea în Crimeea 247, 266; relaţiile cu Moscova 160-162
tătari mongoli 86, 106-112, 117, 137, 142, 159, 161
Tbilisi 265
Teheran 194-195
Tel Aviv 267
telegraf 191
templier, cavaler 108
Tennyson, Alfred 199
Teodor 104
Teodora 93, 96
Terme (fluviu), *vezi* Thermodon (fluviu)
thalassion pyr, *vezi* „focul grecesc"
Theodosia 49, 73, 103; *vezi şi* Caffa, Feodosia
Thermodon (fluviu) 44
Tibru (fluviu) 84
Tiflis 193, 195, 215, 219; *vezi şi* Tbilisi
tifos 199
Tigranes 66-67
Tigru (fluviu) 48
Tirolul de Sud 247
„Titanic" (navă) 37
Tîrnovo 97
Tolstoi, Lev 198
Tomis 50, 63, 217; *vezi şi* Constanţa; Köstence
ton 51
Toulon 173
tourkoi, *vezi* khazari
Tournefort, Joseph Pitton de 32
Toynbee, Arnold 260, 266
Trabzon 12, 133, 135, 141, 144-145, 180, 184, 190-195, 208, 215-216, 223, 227, 230, 233, 266; *vezi şi* Trapezus; Trebizond
Trabzon-Tabriz, rută 193-195, 208
Tracia/traci 44-47, 50, 60-62, 65, 69, 119, 208, 225, 235-236
Traian 69, 72, 76, 85, 89, 236
Transilvania 69, 150, 243
Transnistria 247, 261, 266
Trapezus 43, 48, 51, 65, 72, 75, 86-87, 89, 100, 105; *vezi şi* Trabzon; Trebizond
Trebizond 98-101, 103, 105, 107, 112, 121; cucerirea otomană 123, 129; descrierea în perioada Comnenilor 114-115; imperiul de la 112-117, 120-123; *vezi şi* Trabzon; Trapezus
tren, *vezi* căi ferate
Triest 215
triremă 89-90
Troia 37, 242
Tucidide 61
Tuna (provincie) 214, 223
„Turchia" 117; *vezi şi* Imperiul Otoman; Turcia/turci
Turcia/turci 23, 25, 29, 65-66, 72, 84, 110, 116, 144, 157, 208, 224, 231-232, 234, 242-247, 261, 264-265; *vezi şi* Imperiul Otoman
turcomani 12, 29, 97-100, 105, 116-118, 120-122
turism, *vezi* călătorii şi turism
Turkestan 245
Turner, Frederick Jackson 27
tutun 195

Ţ

ţar (cuvânt) 142
Ţara Românească, *vezi* Valahia
Ţara Sfântă 221
Ţara Tătarilor 157
ţânţari 224

U

Ubaşi Han 170-171
Ucraina/ucraineni 25, 29, 34, 49, 54, 66, 103, 110, 160-161, 184, 213, 230, 234, 243-245, 259, 267; anexarea de către Rusia 169; flota 260
Üçşerefeli Cami 119
Ungaria 130, 132-133, 138-140, 142
Uniunea Europeană 25, 259, 261, 264, 266
Uniunea Sovietică 23, 30, 235, 242-246, 249, 259; flota 246-247
unt 133
Urali (munţi) 245

V

Valahia 137, 140, 150, 159, 163-164, 190, 197, 211, 213, 224, 237; relaţiile cu Imperiul Otoman 138-139
varegi 94; *vezi şi* rosi
Varna 45, 50, 191, 214, 223-24, 226, 250, 266
Varşovia 219
Vasile al II-lea Bulgaroctonul 95-97
Vassili 104
Vechiul Testament 189
velă latină 146
Venali 104
Veneţia/veneţieni 26, 28, 84, 99-106, 110, 117, 121-122, 132, 143, 147, 187, 191
Vergilius 50
Versailles 244
Vesano, Guglielmo 104
Viena 208, 215
viermi-de-corabie 183, 202 n. 46
vikingi, *vezi* scandinavi
vilayet, *vezi* Tuna (provincie)
vin 55, 120
„Vixen" (navă) 196
Vlad (Valahia) 139
Vladimir (al Kievului) 95, 182
„Vladimir" (navă) 176
vlahi 236
Voinovici 177
Volga (fluviu) 86, 92-96, 100, 103, 108, 142, 163, 169, 172, 237
Volga-Don (canalul) 163, 200 n. 8, 208, 249
Voronej 162
Voronţov, Mihail 182, 214, 221

W

Washburn, Stanley 30
Washington, George 166
Western Question in Greece and Turkey, The 266; *vezi şi* Toynbee, Arnold
Wilde, Oscar 56
William de Rubruck 107

X

Xenofon 41, 43, 50

Y

Yasun (cap) 61
Yenikale 165
Yorkshire 178
Yeşilırmak (fluviu) 35

Z

zahăr 195
Zalmoxis 69
zaporojeni, cazaci, *vezi* cazaci
Zeus 50, 59
Zigana (trecătoare) 48

Ţinuturile din jurul Mării Negre au o istorie zbuciumată. Deşi în ultimele decenii au fost afectate de conflicte etnice, colaps economic şi rivalităţi, ţările din această regiune şi-au păstrat totuşi moştenirea şi interesele comune. În prezent, Marea Neagră este mai importantă ca niciodată, ea făcând legătura între Balcani, Asia Centrală şi Orientul Mijlociu. Charles King descrie evoluţia în timp a acestei zone, de la Pontus Euxinus din Antichitatea greacă şi latină la popoarele migratoare, bizantinii şi în cele din urmă turcii Evului Mediu, apoi la cele două mari puteri, Imperiul Otoman şi Rusia, sub semnul cărora a stat epoca modernă. Vedem astfel cum de-a lungul secolelor Marea Neagră a devenit, dintr-o simplă graniţă, o regiune care a facilitat contactul între comunităţi religioase, imperii, iar mai târziu naţiuni şi state.

„O carte esenţială pentru toţi cei care consideră că trebuie să fie informaţi în legătură cu aşa-numita «Chestiune orientală» şi care, în secret, se tem că e prea târziu pentru asta."

The Guardian

O arheologie a mării • Pontus Euxinus, 700 î.Hr. – 500 d.Hr. • Mare Maggiore, 500-1500 • Kara Deniz, 1500-1700 • Ciornoe More, 1700-1860 • Marea Neagră, 1860-1990

Pe copertă: Diogo Homem (1521-1576), hartă a Mării Negre (cca 1559)

EDITURA POLIROM

ISBN 978-973-46-5524-3

9 789734 655243

www.polirom.ro

Carte publicată şi în ediţie digitală